VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 123)
z dnia 19 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 123)

19 marca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat budowy drogi ekspresowej S11 i problemów gospodarczych regionów związanych z jej realizacją.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Stanisław Gawłowski** sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska, **Lech Witecki** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Piotr Florek** wojewoda wielkopolski, **Marek Woźniak** marszałek województwa wielkopolskiego, **Mieczysława Brzoza** burmistrz Bobolic, **Piotr Głowski** prezydent miasta Piły, **Janusz Gromek** prezydent miasta Kołobrzeg, **Ryszard Grüner** burmistrz Byczyny, **Jerzy Hardie-Douglas** burmistrz Szczecinka, **Piotr Jedliński** prezydent miasta Koszalina, **Jerzy Kołakowski** wójt gminy Ustronie Morskie, **Krzysztof Lis** starosta szczecinecki, **Włodzimierz Mazurkiewicz** starosta kępiński, **Bożena Przewoźna** prezes Stowarzyszenia Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11", **Paweł Rajski** starosta ostrowski wraz ze współpracownikiem, **Krzysztof Rasiak** wójt gminy Przygodzice, **Kazimierz Sztajglik** dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Kluczborku, **Mikołaj Szymczak** starosta jarociński, **Andrzej Tyra** zastępca burmistrza miasta i gminy Kępno, **Jarosław Urbaniak** prezydent miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli państwo pozwolą, otworzę posiedzenie Komisji Infrastruktury w dniu dzisiejszym, które poświęcone jest informacji na temat budowy drogi S11 i problemów gospodarczych regionów związanych z jej realizacją. Rozumiem, że ze strony pań i panów posłów nie ma uwag do porządku posiedzenia, za co dziękuję.

Jednocześnie chciałbym w tym momencie poinformować członków Komisji Infrastruktury, że w związku ze zmianą regulaminu Sejmu, a tym samym zakresu przedmiotowego działalności Komisji Infrastruktury, zgłaszam wniosek o zmianę nazwy podkomisji stałej. Dotychczasową nazwę „podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, łączności i nowoczesnych technik informacyjnych" proponuję zastąpić nazwą „podkomisja stała do spraw transportu kolejowego i poczty". Jak państwo wiecie, powstała Komisja Administracji i Cyfryzacji i kwestie związane ze sprawami łączności i nowoczesnych technik informacyjnych znalazły się w obszarze działania Komisji Administracji i Cyfryzacji. Stąd zmiana dotycząca poczty, czyli instytucji, w której jest najwięcej związków zawodowych. Poczta pozostała w naszej jurysdykcji.

Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec mojej propozycji? Nie ma sprzeciwu; dziękuję bardzo za akceptację członków Komisji.

Jednocześnie informuję, że w związku z tym, że musimy dokonać wyboru szefów podkomisji stałych, czynność tę wykonamy w czwartek o godz. 9.15–9.30. Chodzi o podkomisję stałą do spraw transportu kolejowego i poczty oraz podkomisję stałą do spraw realizacji środków europejskich. Nie ma pytań co do tej sprawy, bardzo dziękuję.

Tematyka dzisiejszego posiedzenia Komisji wynikła z wizytacji Komisji Infrastruktury i naszego pobytu w Ostrowie Wielkopolskim. Członków Komisji Infrastruktury

gościł wówczas prezydent miasta Ostrowa Wielkopolskiego, pan Jarosław Urbaniak, za co jeszcze raz dziękuję. Tam też stwierdziliśmy, że problemy związane z drogą krajową S11 powinny stać się tematem posiedzenia Komisji Infrastruktury w kontekście, o którym powiedziałem, dotyczącym problemów gospodarczych regionów, które związane są z realizacją tej drogi.

Teraz bardzo serdecznie witam wszystkich. Jest takie stare porzekadło, że wszyscy zauważą tego, który się spóźnia. Więc za chwilę na salę dotrze minister Jarmuziewicz. Myślę, że go gorąco przywitamy. Natomiast witam również generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad pana Lecha Witeckiego z zastępcą, panem Tomaszem Rudnickim. Witam pana dyrektora Waszkiewicza. Pewno panowie będą dzisiaj odpowiadać nam na pytania, które państwo będą mieli. Witam wszystkich państwa. Na sali są obecni pan wojewoda, pan marszałek, są oczywiście panie i panowie posłowie, prezydenci miast, burmistrzowie, starostowie, przedstawiciele organizacji samorządowych. Jest szefowa Stowarzyszenia Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11", które grupuje wszystkie samorządy zainteresowane budową tej drogi.

Oczywiście w tej sytuacji proponuję taki sposób prowadzenia obrad dzisiejszego posiedzenia Komisji. Z tej racji, że mamy gości, a myślę, że panie i panowie posłowie to zaakceptują, poprosimy najpierw przedstawicieli reprezentujących naszych gości. Mam nadzieję, że nie wszyscy chcą od razu zabierać głos. Są przygotowane prezentacje, więc mam nadzieję, że od nich rozpoczniemy debatę. Proszę też o pewne uściślenie swoich informacji. Oczywiście, później poproszę przedstawicieli resortu, przedstawicieli rządu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o odniesienie się do wszystkich problemów, które państwo poruszycie w swoich wystąpieniach.

Pan przewodniczący Józef Racki z racji tego, że sam jest bardzo zainteresowany budową drogi S11, zaproponował pewną konwencję. Może oddam mu głos. Proszę bardzo.

Poseł Józef Racki (PSL):

Szanowni państwo, ponieważ mamy swojego przedstawiciela w Parlamencie Europejskim, a właściwie w Unii Europejskiej, którym jest marszałek województwa wielkopolskiego, pan Marek Woźniak, proponowałbym, aby nam przybliżył specyfikę budowy i ewentualnej zmiany kategorii drogi S11. Wtedy byśmy przeszli do dalszej pracy. Myślę, że pani prezes Stowarzyszenia Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11", które tworzyliśmy tak niedawno, a tak już późno, bo od tego czasu nic się nie dzieje, pokierowałaby kolejnością udzielania głosów, przy czym byłaby sugestia, żeby iść od północy czy od południa. Myślę, że może byśmy szli od morza w głąb kraju. Każdy z państwa ma przygotowaną prezentację, a jeżeli jej nie ma, to żeby powiedział dwa słowa o tym, co go najbardziej interesuje. Czy możemy przyjąć taką konwencję? Tak?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, że mamy demokrację, tak, przyjmujemy. Prosimy pana marszałka.

Marszałek województwa wielkopolskiego Marek Woźniak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, małe sprostowanie – nie Parlament Europejski, tylko Komitet Regionów. Ale myślę, że rozpocznę od innego stwierdzenia, że ważny korytarz transportowy, jakim jest droga S11, znalazł się w „Strategii Rozwoju Polski Zachodniej". To jest taki dokument, który został przygotowany przez pięć województw Polski zachodniej z nadzieją, że strategia będzie podstawą programu operacyjnego dla Polski zachodniej w nowej perspektywie Unii Europejskiej.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego ostatecznie nie przyjęło propozycji, aby był to program operacyjny Polska Zachodnia, ale przyjęło do realizacji „Strategię Rozwoju Polski Zachodniej". W tej chwili strategia będzie podstawą do tego, żebyśmy mówili o projektach kluczowych w ramach tej strategii, które mogłyby być realizowane w nowej perspektywie Unii Europejskiej.

Jednym z kluczowych projektów tej strategii jest budowa drogi nr S11 w standardzie drogi ekspresowej, którą uznaliśmy w gronie pięciu województw biorących udział w konstrukcji strategii i opracowujących analizy dla tego obszaru Polski, jako jeden z kluczowych elementów infrastrukturalnych. Droga ta łączy obszar Śląska z obszarem Pomorza Środkowego, a dla Wielkopolski jest, nazywam to może nazbyt górnolotnie, drogą życia

i rozwoju. Bez tej drogi Wielkopolska nie ma kręgosłupa komunikacyjnego, ponieważ łączy ona południowy z północnym cyplem województwa, które jest bardzo rozciągnięte południkowo. To jest odległość ponad 300 kilometrów. Jest to niezwykle istotny element komunikacyjny dla całego obszaru Wielkopolski. Przypomnę – Wielkopolska jest drugim pod względem wielkości regionem w Polsce, a trzecim pod względem liczby ludności.

Interesy naszych północnych i południowych sąsiadów razem połączone dają naprawdę bardzo ważny i istotny argument przemawiający za tym, by był widziany ten korytarz transportowy. Oczywiście, zdajemy sobie sprawę, że dopóki Kołobrzeg nie będzie terminalem promowym łączącym nas ze Szwecją, to pozycja końcówki drogi S11 nie jest może tak mocna jak Gdańska, tym niemniej taką perspektywę należy przewidywać.

Szanowni państwo, mówiąc o projekcie kluczowym mam na myśli nasze upieranie się przy tym, i to będziemy robić, aby w kontrakcie terytorialnym… Nie wiem czy wszyscy wiedzą, że województwa będą podpisywały kontrakty terytorialne z ministerstwem, właściwie z rządem, będące fundamentem programowania na nową perspektywę. Kontrakt terytorialny ma być dokumentem, który będzie przewidywał zarówno inwestycje regionalne jak i krajowe na obszarze regionów. Już dzisiaj zapowiadam, że w trakcie negocjacji z rządem będę mówił o tym, że bez umieszczenia perspektywy realizacji drogi S11 w kontrakcie dla Wielkopolski, nie będzie zgody na zamknięcie negocjacji i podpisanie porozumienia w tej sprawie. Po prostu powstanie impas, bo musimy w perspektywie do roku 2020 uzyskać konkretne zapisy perspektywy realizacji drogi nr 11.

Wychodząc niejako naprzeciw stwierdzeniu, że jest to niemożliwe z punktu widzenia finansowego, powiem tak; pewną doktryną Unii Europejskiej jest likwidacja wąskich gardeł. Więc składam taki postulat – likwidujmy na drodze S11 wąskie gardła, czyli rozwiązujmy problemy komunikacyjne w ramach miast leżących na tej drodze. Zbudujmy obwodnice, które są już w dużej części zaprojektowane, a w pewnej części przygotowane do realizacji. Już kończę, panie przewodniczący. To będzie pierwszy etap realizacji. A w drugim etapie…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan marszałek może mówić dalej, staram się uciszyć salę, żeby wszyscy pana marszałka dobrze słyszeli.

Marszałek województwa wielkopolskiego Marek Woźniak:

A w drugim etapie przewidźmy jaki jest realny termin realizacji całej drogi S11. Nie twierdzę, że to musi być zrobione do roku 2020 (mam na myśli cały przebieg drogi), ale wyznaczmy termin, horyzont czasowy, wcześniej likwidując wąskie gardła. Wtedy będziemy mieć poczucie, że ta strategiczna inwestycja jest realna, możliwa i oczekiwana. I ostatecznie będzie istnieć na mapie Polski. Wystarczy spojrzeć na mapę, która uwzględnia drogi S3, S1. Jeśli tego nie zrobimy, w obszarze Wielkopolski i Środkowego Pomorza powstaje olbrzymia luka cywilizacyjna, jak się patrzy na mapę, dostrzegana gołym okiem z odległości kilku metrów. Z punktu widzenia wysokich standardów jest to, tak naprawdę, pustynia komunikacyjna. My na to nie możemy sobie pozwolić. Jak to zrobić – to oczywiście jest kwestią do dyskusji.

Chciałbym zakończyć apelem – nie zostawiajcie państwo nas na pustyni komunikacyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zgodnie z sugestią pana przewodniczącego Rackiego poproszę teraz panią Bożenę Przewoźną, prezesa Stowarzyszenia Budowy „Droga S11”. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11” Bożena Przewoźna:

Dziękuję bardzo. Bożena Przewoźna, prezes Stowarzyszenia Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11”. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni parlamentarzyści, panie marszałku, panie wojewodo oraz obecni na posiedzeniu reprezentanci Stowarzyszenia Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11”, ponieważ pan marszałek bardzo nam przybliżył tematy związane z drogą S11, pozwolę sobie tylko państwa poinformować, że Stowarzyszenie aktywnie uczestniczyło w konsultacjach dotyczących notyfikacji sieci transportowej TNT prowadzonych przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa

i Gospodarki Morskiej. Stowarzyszenie podjęło stosowane działania lobbingowe. Efektem jest zaakceptowanie przez Komisję Europejską zgłoszenia drogi S11 do notyfikowanej sieci TNT.

Panie przewodniczący, chciałabym powiedzieć, że członkowie Stowarzyszenia w imieniu gmin, powiatów i województw położonych przy drodze S11, podejmowali bardzo wiele apeli, które trafiły już na ręce pana ministra, apeli co do budowy drogi S11. Apele podejmowane były po to, aby stworzyć działania sprzyjające szybkiemu dokończeniu negocjacji lub podjęciu działań inwestycyjnych.

Ponieważ pan marszałek bardzo przybliżył wagę problemu drogi S11 dla naszych czterech województw, pozwolę sobie prosić, abyście państwo zobaczyli przygotowane prezentacje. Jeżeli mogę prosić, zaczniemy od województwa zachodniopomorskiego. Pana Piotra Jedlińskiego, prezydenta miasta Koszalina, proszę o przygotowanie prezentacji województwa zachodniopomorskiego. Bardzo proszę o krótkie prezentacje po 10 minut, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie prezydencie. Proszę usiąść koło pana przewodniczącego. Mam prośbę, myślę, że do większości z państwa, żeby wypowiedzi były zwięzłe. Z pewnością wielu przedstawicieli samorządów chciałoby się wypowiedzieć, więc głosów w debacie będzie trochę. Proszę bardzo.

Prezydent miasta Koszalina Piotr Jedliński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo krótka prezentacja odcinka drogi krajowej S11 w województwie zachodniopomorskim. Począwszy od Kołobrzegu poprzez Koszalin, Szczecinek do granicy województwa jest to droga, która w tej chwili jest drogą krajową.

Jak wyglądają poszczególne etapy? Po pierwsze, jest to obwodnica Kołobrzegu wpisana na listę obwodnic do wykonania i do zaprojektowania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan minister?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Będę się starał mówić bardzo krótko.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pana ministra poprosimy do nas tutaj przed ekran, żeby wszystko było widoczne. Bez pana ministra nic się dzisiaj nie może wydarzyć. Proszę.

Prezydent miasta Koszalina Piotr Jedliński:

Obwodnica Kołobrzegu w ciągu drogi krajowej 11. Krótkie dane techniczne: na dzień dzisiejszy jest to droga 2 x7 metrów, czyli droga zbliżona do standardów trasy ekspresowej.

Jak wyglądają powiązania komunikacyjne? Trasa S11 i trasa S6 w obecnym przebiegu krzyżują się w Koszalinie. W Koszalinie jesteśmy na etapie projektowania północnej obwodnicy miasta. Natomiast w wyniku wcześniejszej konsultacji z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad uzgodniliśmy nowy przebieg trasy S6. Chodzi o to, aby trasa S6 i S11 między Kołobrzegiem miały ten sam przebieg. Jeśli chodzi o kilometraż, praktycznie wychodzi na to samo, natomiast jeśli chodzi o koszty oszczędzamy znaczne miliardy złotych. W tym przypadku wiążemy Kołobrzeg z Koszalinem. Przepraszam, chodzi oczywiście o miliony złotych. W ten sposób łączymy Kołobrzeg z Koszalinem, ale również wprowadzamy do systemu drogowego połączenie Berlin – Kaliningrad, czyli trasę krajową S6.

Może pominę założenia projektowe, bo rozmawiamy z fachowcami, więc myślę, że jest to zbędne. Jeśli chodzi o przebieg drogi między Kołobrzegiem a Koszalinem, jest to przebieg po nowym śladzie. Jest już decyzja środowiskowa, która jest ważna, prawomocna i po wszystkich możliwych perypetiach związanych przy okazji wydawania tego typu decyzji.

Jeśli chodzi o przebieg i rozwiązania techniczne drogi wokół Koszalina, jest to północna obwodnica Koszalina. Projekt obwodnicy w ciągu drogi krajowej S6 jest na etapie

uzgodnień. W głównym węźle zaczyna się droga krajowa S11, która jest doprowadzona do starego śladu drogi krajowej nr 6. W wyniku długich konsultacji między zainteresowanymi samorządami ustaliliśmy tak zwany przebieg społeczny, który został poddany ocenie i został akceptowany przez mieszkańców; ten przebieg drogi został absolutnie zaakceptowany przez wszystkich. Obecnie mamy decyzję środowiskową, przy której wydawaniu, co chyba jest rzadkością, nie było absolutnie żadnych protestów. Ten przebieg drogi został zaakceptowany bez najmniejszych problemów. Dlaczego tak wygląda południowa obwodnica Koszalina? W rozmowie z panem prezydentem Ostrowa Wielkopolskiego doszliśmy do takich samych konkluzji. On ma do połowy wybudowaną obwodnicę i w przypadku braku budowy południowej obwodnicy Koszalina, dochodzimy dokładnie do takich samych rozwiązań. Czyli mamy obwodnicę wybudowaną połowicznie po to, żeby przejechać na południe. Jesteśmy zmuszeni wrócić do centrum miasta i dalej jechać starym śladem drogi nr 11.

Na odcinku Koszalin – Szczecinek są różne przebiegi drogi. Chciałem podkreślić, że od Koszalina do granicy województwa droga ekspresowa ma ważną decyzję środowiskową i można w tej chwili przystąpić do prac projektowych, szczególnie na newralgicznych węzłach. Jednym z nich są Bobolice. Jeśli Komisja Infrastruktury chciałaby zorganizować wyjazdowe posiedzenie, ale koniecznie w jakiś weekend wakacyjny, to jest to najlepsze miejsce. Tu bowiem zaczyna się korek pojazdów, który kończy się na przedmieściach Kołobrzegu. Jest przygotowana prezentacja Bobolic, więc myślę, że pani burmistrz trochę więcej powie na ten temat. Tu następuje rozgałęzienie drogi krajowej S11 i zbiegają się dwie drogi – S11 i droga krajowa 25, czyli połączenie z Bydgoszczą i Warszawą. Można powiedzieć, że od tego miejsca zaczynają się bardzo duże problemy komunikacyjne.

Dalej idąc w kierunku granicy województwa mamy kolejną miejscowość – miasto Szczecinek, którego burmistrz jest obecny. Obwodnica miasta jest również w trakcie prac projektowych. To są odcinki praktycznie gotowe do realizacji. Dalej dochodzimy już do granicy województwa i wchodzimy na teren pana marszałka Wielkopolski tuż przed miejscowością Okonek.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wiem, że do tej części prezentacji są dodatkowe wystąpienia, dlatego proponowałbym, aby na tym etapie to załatwić. Rozumiem, że pani burmistrz będzie mówić o Bobolicach. Bo inaczej wszystko będzie się nam mieszać.

Prezes Stowarzyszenia „Droga S11" Bożena Przewoźna:

Tak, bardzo proszę panią burmistrz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Najpierw pan prezydent Kołobrzegu, dobrze? Jadąc od północy może najpierw pan prezydent Kołobrzegu, a później idziemy w dół. Proszę.

Prezydent miasta Kołobrzeg Janusz Gromek:

Panie przewodniczący, dziękujemy uprzejmie za zaproszenie i za zorganizowanie spotkania. Pomimo tego, że na północy warunki na drodze są bardzo ciężkie i jest śnieżyca, przyjechaliśmy do Warszawy, ryzykując życiem, bo dla nas jest to bardzo ważne. Ja tylko uzupełnię dotychczasowe informacje, ale do tego muszę wstać i pokazać na mapie.

Jaka jest pustka w komunikacji szeroko rozumianej? Praktycznie nic tu nie widać, ale to dotyczy całej krajowej „jedenastki". Idziemy dalej. W Kołobrzegu w chwili obecnej ze środków unijnych i państwowych realizowana jest nasza wewnętrzna obwodnica; chodzi o dostęp do portu, na kwotę prawie 200 mln zł. Port kołobrzeski jeszcze trzy lata temu miał przeładunek na poziomie 80 tys. ton; obecnie ma 300 tysięcy. Jest zatem bardzo mocny rozwój gospodarczy. Za kwotę 144 mln zł rozbudowywany jest port, ale nie po to, żeby można było do niego wpływać tylko kajakami i statkami pasażerskimi. Absolutnie chcemy rozwijać port pod względem przeładunków.

O turystyce nie będę mówił, ale nie ma takiego człowieka, który nie chciałby przyjechać nad polskie morze, a szczególnie do Kołobrzegu. Mamy pięknie rozwiniętą bazę turystyczną na całym polskim Wybrzeżu, jest kilkaset tysięcy pięknych miejsc noclego-

wych w hotelach najwyższych kategorii. Mamy piękną gastronomię, pięknie rozwinięte, szerokie plaże wybudowane za potężne miliony. Nie chciałbym, żeby Polacy jeździli nad Morze Śródziemne i tam zostawiali pieniądze. Chciałbym, żeby Polacy przyjeżdżali nad polskie morze, bo to co zostało wybudowane nad polskim morzem, zostało wybudowane za nasze pieniądze, za pieniądze Polaków, którzy zainwestowali. Bo większość inwestycji jest zrealizowanych przez naszych przedsiębiorców. Ale jak dojechać do Kołobrzegu z Warszawy czy południa Polski? Ludzie mówią – tak, macie wszystko piękne, ale jak do was dojechać? Jest to wielki lament, lament turystyki polskiego Wybrzeża o to, żeby wybudować drogę S11, oczywiście nie pomijając przy tym drogi S6. Absolutnie popieram słowa pana marszałka Wielkopolski i innych, którzy będą mówili o drodze S11. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Wójt gminy Ustronie Morskie Jerzy Kołakowski:

Nie mogłem sobie odmówić zabrania głosu po tym, co powiedział prezydent Koszalina. Wójt gminy Ustronie Morskie Jerzy Kołakowski. Tylko krótko, myślę, że pan prezydent Gromek wszystko powiedział, ale jestem tutaj w imieniu innych gmin, które są przyległe do „jedenastki”. Za chwilę wszystko przedstawi pani prezes, natomiast bardzo bym prosił, żebyście państwo zastanowili się. Bo jaka jest turystyka polska? Powołaliśmy LOT-y, czyli lokalne organizacje turystyczne i POT, czyli Polską Organizację Turystyczną, a potem się okaże, że wszyscy pojadą sobie gdzieś tam, gdzie jest lepsza komunikacja, bo wszyscy mówią, że jest pięknie, fajnie jest nad polskim morzem, tylko nie ma jak do niego dojechać. Do Gdańska i do sąsiednich miejscowości jest już możliwość w miarę dobrego dojazdu, natomiast tutaj jest biała plama. Bardzo proszę całą Komisję Infrastruktury, żeby do tego ją przekonać. Bo też na pewno jesteście państwo uczestnikami wycieczek, zjazdów turystycznych i rodzinnych nad morze. Serdecznie nad nie też zapraszamy pana przewodniczącego. Myślimy, że dzisiejsze obrady będą na tyle owocne, że pozwolą nam spać spokojnie i przedstawić to mieszkańcom nadmorskich miejscowości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Teraz pani burmistrz? Tak? Proszę.

Burmistrz Bobolic Mieczysława Brzoza:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Moja wypowiedź będzie, tak naprawdę, kontynuacją myśli zarówno pana prezydenta…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam, tylko zdanie porządkowe, każdy z państwa zabierający głos, proszę się przedstawić z imienia i nazwiska. To ważne, wszystko protokołujemy, wszystko nagrywamy.

Burmistrz Bobolic Mieczysława Brzoza:

Dobrze, Mieczysława Brzoza, burmistrz Bobolic. Moje wystąpienie będzie kontynuacją myśli pana prezydenta Kołobrzegu, pana Gromka, prezydenta Koszalina, pana Jedlińskiego oraz mojego kolegi z Ustronia Morskiego. Dlatego że jadąc z góry mapy i zaczynając od Kołobrzegu, przez Koszalin dojeżdżamy do Bobolic. I tutaj zaczyna się wielki problem. Chciałabym przedstawić w formie prezentacji multimedialnej na czym ten problem polega.

Bobolice są specyficznym miejscem dlatego, że akurat u nas w mieście krzyżują się dwie drogi krajowe. Jedna to „jedenastka”, o której dzisiaj mówimy i która jest sprawą najważniejszą. Ale oprócz tego na terenie naszej gminy mamy krzyżująca się „jedenastkę” z „dwudziestkąpiątką”. W jednym miejscu w mieście krzyżują się jednocześnie dwie drogi krajowe.

Mamy przygotowany film o tym jak wygląda ruch pojazdów na drodze nr 11 w okresie czerwca, lipca, sierpnia do połowy września. Na filmie widać właśnie ruch samochodów w stronę Koszalina.

Głos z sali:

A ile jest fotoradarów?

Burmistrz Bobolic Mieczysława Brzoza:

Mamy dwa fotoradary na terenie gminy Bobolice, tak że nie przodujemy i nie zamierzamy uruchamiać ich więcej.

Szanowni państwo, tak jak powiedziałam, w mieście Bobolice centralnie krzyżują się dwie drogi krajowe. Korki, które w tej chwili u nas występują, sięgają już nie kilkunastu kilometrów, jak to było w poprzednich latach, ale dochodzą do 40 kilometrów. Tak było latem ubiegłego roku, czyli sięgają w tej chwili do Koszalina.

Dlaczego w Bobolicach potrzebne są ronda? Pozwólcie, że przedstawię sprawę w kilku punktach. Krzyżują się dwa duże ciągi komunikacyjne – drogi nr 11 i 25. Do tego w centrum do tych skrzyżowań dochodzi droga wojewódzka 171 i obok droga 205. To właśnie powoduje korki, o których przed chwilą mówiłam. Na obu drogach nr 11 i 25 mamy bardzo dużo samochodów ciężarowych. Średnia dla kraju jest 11,5, u nas wynosi 23 na drodze nr 25. W związku z tym wiadomo – jest duże natężenie ruchu pojazdów, chaos komunikacyjny, zły stan bezpieczeństwa ruchu, zniecierpliwienie i nerwy kierowców, niezadowolenie społeczne. Dotyczy to nas wszystkich, bo „joby" dostajemy za to my samorządowcy, ale także Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Nie mówię już o rozwoju turystyki i ochronie środowiska, bo niektórzy turyści po prostu rezygnują z wyjazdu nad morze tylko dlatego, że muszą stać w kilometrowych korkach.

Szybciutko pokazuję jak wygląda wzrost natężenia ruchu drogowego na drogach nr 11 i 25. Proszę zobaczyć; pokazujemy pomiary wykonane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. To są dość stare pomiary, ale widać w jakim tempie rośnie liczba pojazdów przejeżdżających przez „jedenastkę". Słupek czerwony na slajdzie pokazuje liczbę prawie 12 tysięcy pojazdów na dobę, a drugi słupek żółty 9,3 tysięcy. To są pomiary wykonane w okresie letnim w roku 2010. Na kolejnym wykresie krzywa łamana pokazuje jak rośnie liczba pojazdów.

Dalej, po naszych dwuletnich staraniach mamy już potwierdzony problem przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, która stwierdziła, że faktycznie występuje trudność i nie jest to żadne widzimisię Bobolic. Efektem tego było opracowanie dokumentu stwierdzającego, że analiza ruchu wykazała problem i jakie w związku z tym konieczne są rozwiązania. Jako najbardziej korzystny wariant uznano wariant trzeci, a było ich w ogóle pięć. Wybrano wariant trzeci jako ten, który jest najbardziej korzystny, czyli budowa dwóch rond. Koszt jest niewielki, bo wynosi 5 mln zł dla dwóch rond jednocześnie, dlatego że dość dobrze mamy przygotowane grunty, nie mamy pod spodem mediów. Dlatego jest to w miarę niedroga inwestycja.

Chciałam państwu zaprezentować koncepcję przebudowy centrum Bobolic, jak ma ono wyglądać. Na slajdzie pokazujemy centrum Bobolic i pierwsze skrzyżowanie drogi nr 25 z drogą nr 11. I tu mamy już pierwszy korek. Potem jedziemy kawałeczek przez centrum i jest następny korek w miejscu, w którym włączają się drogi wojewódzkie i droga gminna. I dalej jedziemy na Kołobrzeg.

Koszt przygotowania dokumentacji, o którą się ubiegamy tak naprawdę już drugi rok, to około 150 tys. zł brutto. Nie są to duże pieniądze. Czynimy starania, żeby Szczecin nam te pieniądze przyznał. Niestety, jest zakaz wydatkowania środków na inwestycje, więc jakoś nam się to nie udaje. Ale wiemy, że to nie jest duży wydatek. Tak jak mówiłam, szacunkowy koszt to jest 5 milionów złotych.

Gmina ze swojej strony też nie stoi bezczynnie i nie żąda tylko i narzeka. Chcielibyśmy na ten cel przeznaczyć grunty, które są własnością gminy. Na slajdzie są to tereny zaznaczone kolorem żółtym położone wzdłuż „jedenastki". Budowa pierwszego i drugiego ronda będzie się wiązała dodatkowo z przeznaczeniem gruntów. Te grunty mamy i chcemy je nieodpłatnie przeznaczyć Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Co już zrobiliśmy jako Bobolice, wspierając całą naszą „jedenastkę"? Mamy pisemne stanowisko zespołu parlamentarnego województwa zachodniopomorskiego, które uznało problem i pomaga nam również w przyspieszeniu realizacji tej inwestycji. Mamy też interpelacje i zapytania poselskie składane przez niektórych posłów do Ministra Trans-

portu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i do pani marszałek Sejmu, także przez posłów obecnych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, za co im serdecznie dziękuję. Jesteśmy w kontakcie z następnymi posłami, prosząc ich o wsparcie. Do wszystkich starostów, prezydentów i wójtów oraz radnych miast, które leżą przy drogach nr 11 i 25, ślemy pisma-apele z prośbą o podjęcie uchwał intencyjnych. 61 samorządów otrzymało już takie pisma. Dużo samorządów włącza się w naszą akcję, podejmując uchwały intencyjne popierające starania naszego społeczeństwa. Mieszkańcy nas wspierają, a to dlatego, że myślą nie tylko o sobie, ale też o turystach i kierowcach, którzy przejeżdżają obok przez trzy i pół miesiąca w roku. Natomiast mieszkańcy mają na co dzień problemy z przemieszczaniem się z jednej części miasta do drugiej, ponieważ „jedenastka" tak naprawdę dzieli Bobolice na pół.

Założyliśmy portal internetowy <www.bobolice.pl>. Na naszej stronie „odblokuj" jest ten adres podany. Mamy też możliwość oddawania głosów, więc internauci z całej Polski głosują. Szanowni państwo, wspierają nas media – Telewizja Szczecin, Polsat, Polskie Radio i nasze lokalne wydawnictwa. Wspierają nas również instytucje i osoby, jak właśnie zachodniopomorski zespół parlamentarny oraz inni parlamentarzyści i zarząd województwa. W tej sprawie mamy również oficjalne stanowisko zarządu pana marszałka. Wspiera nas wojewoda zachodniopomorski oraz samorządy miast położonych na trasie dwóch dróg i oczywiście Policja. Bo w tej chwili radzimy sobie w ten sposób, że w okresach wakacyjnych nie ma, niestety, innej możliwości, jak tylko ręczne sterowanie ruchem pojazdów. I również internauci z całej Polski głosują na naszym portalu internetowym.

Niestety, na nasz apel nie udzielił odpowiedzi Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie. Mimo naszych starań i wysyłanych pism, niestety, nie uzyskaliśmy również odpowiedzi od dyrektora oddziału Generalnej Dyrekcji ze Szczecina, mimo iż był na sesji rady na której mówiliśmy o problemie. Obiecał, że się odezwie. Niestety, ciągle czekamy jeszcze na odpowiedź.

O korkach jest mowa na portalu internetowym, a z sieci można uzyskać wiele różnych informacji, obejrzeć film i zdjęcia oraz usłyszeć wypowiedzi ludzi. Zacytuję tylko jedną z wypowiedzi użytkowników portalu <odblokuj@bobolice.pl>. „Bobolice są latem bardzo zakorkowanym miastem. Oczekiwanie w korkach dochodzi do kilku godzin. Sam kilkakrotnie stałem w tamtejszych korkach. Inicjatywa odblokowania Bobolic jest nieodzowna. Zdecydowanie się na jednodniowy wyjazd nad morze w region Koszalina czy Darłowa przestaje mieć sens, gdyż zbyt wiele czasu traci się na to jak dojechać nad morze, a ten czas traci się na stanie w korkach".

Jest to właśnie wąskie gardło. Bobolice są wąskim gardłem, o którym też mówił pan marszałek Marek Woźniak. Jeśli moglibyśmy rozpocząć od mniejszych kroków, to płynność jazdy na dalszych odcinkach drogi byłaby większa. Już kończę.

I na koniec, panie przewodniczący, szanowni państwo chciałam przekazać satyryczny slajd dlaczego w Bobolicach nie ma wypadków, bo spotkaliśmy się z zarzutem – co właściwie chcecie, przecież u was nie ma wypadków drogowych. Nie ma, bo kierowcy jak mróweczki stają swoimi samochodami jeden za drugim, komunikują się ze sobą, ale nie wiadomo, który jest pierwszy w kolejce, a który ostatni.

Dlatego zachęcamy wszystkich Polaków, kierowców, turystów do tego, żeby popierali inicjatywę naszego społeczeństwa. Również państwa proszę o poparcie. Zostawiamy państwu ulotki informujące o problemie. Dziękuję pięknie za wysłuchanie mnie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Prezes Stowarzyszenia „Droga S11" Bożena Przewoźna:

Może w kolejności poprosiłabym prezydenta Piły, pana Piotra Głowskiego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem. Chciałem zapytać, czy jeszcze jakiś przedstawiciel województwa zachodniopomorskiego chciałby zabrać głos?

Burmistrz Szczecinka Jerzy Hardie-Douglas:

Tak jest, Szczecinek chciałby się wypowiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę. Jeszcze raz apeluję o zwięzłe wypowiedzi.

Burmistrz Szczecinka Jerzy Hardie-Douglas:

Będę się starał mówić w miarę zwięźle. Pan prezydent Jedliński, pan prezydent Gromek mówili o aspekcie „jedenastki", która ma wpłynąć na rozwój turystyki. Pozwólcie, że powiem w kontekście Szczecinka o nieco innej sprawie.

Szczecinek oczywiście jest tym wąskim gardłem, jeżeli chodzi o przejazd turystów z Koszalina czy Kołobrzegu. Nie będę się powtarzał, cała „jedenastka" w Szczecinku prowadzi przez środek miasta. Przy tym jest wiadukt, który w przypadku jakiegokolwiek wypadku właściwie tamuje ruch na „jedenastce", a nie ma żadnych objazdów. Ale chciałem państwu zwrócić uwagę na inny aspekt budowy „jedenastki". „Jedenastka" dla Szczecinka to jest absolutny priorytet jeśli chodzi o rozwój gospodarczy. Mimo iż wiele osób o tym nie wie, Szczecinek jest największym ośrodkiem przemysłowym na Pomorzu Środkowym. Mamy na swoim terenie kilka dużych zakładów przemysłowych, między innymi Kronospan i Szchneider.

Proszę zwrócić uwagę na taki aspekt gospodarczy. Do fabryki Kronospan codziennie przyjeżdża od 800 do 1000 samochodów z drewnem; są to ciężkie składy. Później płyty tam produkowane muszą być wywiezione, część jest wywożona koleją, jednak duża część jedzie drogą lądową. W tej chwili na ukończeniu są przygotowania do budowy klastra drzewnego. Prawdopodobnie w ciągu najbliższych miesięcy będzie podjęta decyzja o budowie w Szczecinku fabryki mebli. Co będzie się działo w Szczecinku, jeżeli jeszcze będzie strefa ekonomiczna? A mamy uzbrojonych 50 hektarów do zagospodarowania pod kolejne zakłady przemysłowe. Nastąpi wówczas całkowita niemożność poruszania się po „jedenastce".

Dla nas budowa obwodnicy Szczecinka jest równie ważna, a może nawet ważniejsza w tej chwili, niż budowa drogi nr 11, aczkolwiek, proszę państwa, Szczecinek nie ma żadnej innej alternatywy. To co się wyprodukuje w Szczecinku musi być dowiezione do najbliższej drogi szybkiego ruchu. Dojazd do Poznania to co najmniej 180 kilometrów, a do Koszalina – 70 kilometrów, pod warunkiem, że powstanie „szóstka". Naprawdę, jesteśmy skazani na „jedenastkę". Rozwój gospodarczy miasta zależy od tego, jakie decyzje będą podjęte w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister Gawłowski chciałby dokończyć prezentację zachodniopomorskiego?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Stanisław Gawłowski:

Bardzo dziękuję za wywołanie. Mogę tylko potwierdzić te wszystkie głosy, które zmierzają do tego, że dzisiaj mówi się i myśli o racjonalnym rozwoju kraju. Ten rozwój nie jest możliwy tylko i wyłącznie poprzez budowę dróg. To jest truizm.

Natomiast jak patrzymy na mapę kraju, to ta część Polski pozbawiona jest takich rozwiązań komunikacyjnych, które dają szansę na rozwój. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przygotowało mapę, która określa regiony wykluczone komunikacyjnie. Ten region, ten fragment kraju, jest na tej mapie zaznaczony jako najbardziej w Polsce wykluczony komunikacyjnie. To powinno dać do myślenia decydentom w Ministerstwie Transportu. Patrzę na mojego przyjaciela, pana ministra Jarmuziewicza jednak z nadzieją, że dokumenty przygotowywane w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego znajdą uznanie i zrozumienie, że nie da się myśleć o rozwoju tylko i wyłącznie niektórych regionów.

Apel samorządowców w całości popieram. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan minister Jarmuziewicz będzie miał podobne wystąpienie przy odcinku opolskim.

Przechodzimy do Wielkopolski. Pan marszałek Woźniak miał już świetny wstęp, więc rozumiem, że teraz zabierze głos pan wojewoda, a później pan prezydent Piły. Tak?

Wojewoda wielkopolski Piotr Florek:

Piotr Florek. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie dyrektorze, skoncentruję uwagę na odcinku wielkopolskim drogi S11, bo pan marszałek już omówił rolę tej drogi. Chciałbym powiedzieć, że w Wielkopolsce droga S11 przebiega na odcinku 170 km na północ od Poznania i 170 km na południe od Poznania; razem jest to 340 kilometrów. Zdajemy sobie sprawę z kosztów ewentualnej realizacji takiej drogi. Natężenie ruchu na S11 w Wielkopolsce waha się mniej więcej między 14 a 20 tysięcy samochodów na dobę. W sezonie letnim jest to raczej około 20 tysięcy samochodów na dobę; jest to bardzo, bardzo dużo. Oczywiście, bywa również więcej, ale średnia mniej więcej tak wygląda. Mało tego, w tej liczbie jest sporo samochodów ciężkich czyli tirów.

Dlatego w pierwszej kolejności należałoby przystąpić do budowy obwodnic w ciągu drogi S11, bo to jest coś, co możemy już robić, już zacząć i na co jesteśmy przygotowani. Dlatego chciałbym z naszej strony podać „Plan 3x400", tak by się nazywał. Co on oznacza? Oznacza, że do realizacji gotowe są trzy obwodnice. Jest obwodnica Kępna, która nie ma zgody na realizację inwestycji drogowej, czyli ZRID-u, bo oddział Generalnej Dyrekcji czeka na ewentualne wystąpienie o ten dokument. Chodzi o 14-kilometrowy odcinek obwodnicy. Kosztorysowo jest to kwota 400 mln zł. Natężenie ruchu – 15 tysięcy samochodów na dobę. Druga sprawa z „Planu 3x400" to jest Ostrów Wielkopolski, II etap. Państwo posłowie Komisji Infrastruktury byli w Ostrowie, więc orientują się o wadze II etapu i wiedzą, jak to wygląda. Jest to odcinek obwodnicy o długości 13,8 km. Kosztorysowo też jest to kwota około 400 mln zł, przy natężeniu ruchu około 20 tysięcy samochodów na dobę. Trzecie miejsce na tym odcinku drogi S11, to obwodnica Jarocina o długości około 13 km, przy czym w ciągu drogi S11 jest to 10 km. Jest zgoda na realizację tej inwestycji drogowej, są wykupy gruntów, podobnie zresztą jak w przypadku obwodnicy Ostrowa. Czego tylko brakuje? Brakuje środków finansowych na realizację. W każdej chwili możemy rozpocząć budowę tych obwodnic, jesteśmy do tego przygotowani. Jak powiedziałem, obwodnica Jarocina ma mieć 13 km długości i kosztorysowo chodzi też o kwotę 400 mln zł, przy natężeniu ruchu pojazdów 20 tys. na dobę. Czyli „Plan 3x400" znaczy, że chodzi o 3x400 milionów złotych, czyli koszt trzech obwodnic wyniósłby mniej więcej 1,2 miliarda złotych.

Dalej idąc w kierunku północnym mijamy oczywiście Poznań i jego obwodnicę zachodnią. Obecnie realizowanych jest 5 kilometrów tej drogi. Szkoda, że tak późno, ale na szczęście jest szansa, że w przyszłym roku ten odcinek obwodnicy zachodniej Poznania będzie zrealizowany. Dalej są już Oborniki Wielkopolskie. Trzeba by było zrealizować 22 km obwodnicy. Natężenie ruchu pojazdów podobne – mniej więcej 20 tysięcy pojazdów na dobę. Pewne prace zostały już rozpoczęte, w tej chwili potrzebne są pieniądze na dokumentację i na dalszą realizację tej inwestycji.

Dalej jest już miasto Piła i Ujście – bardzo ważny odcinek drogi S11 liczący 23 km. Jest decyzja środowiskowa, w przygotowaniu znajduje się dokumentacja. Na zasadzie „projektuj i buduj" należałoby jak najszybciej przystąpić do realizacji tego odcinka. Mówię o planie „3x400" i odcinkach drogi S11, których realizację możemy rozpocząć w każdej chwili.

Następne ważne obwodnice, to obwodnice Obornik, Ujścia i Piły. Ich realizacja powinna nastąpić w kolejnym etapie, po wymienionych trzech obwodnicach. Dopiero potem powinno nastąpić łączenie poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Zdajemy sobie bowiem sprawę, że wykonanie 340 km drogi S11, to nie jest zadanie, które uda się zrealizować w ciągu dwóch czy trzech lat.

Tyle informacji z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Grupiński, proszę.

Poseł Rafał Grupiński (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, chciałem krótko zabrać głos w sprawie S11 z tego względu, że to jest główna aorta Wielkopolski i to jest oczywiście, jak słyszeliśmy panią burmistrz, kwestia ważna dla paru rejonów Polski, ale powiedziałbym najprościej, jest to także kwestia rachunku gospodarczego.

Pamiętam, i przytoczę to jako anegdotę historyczną, swoją rozmowę z ministrem Grabarczykiem z 2008 roku na temat obwodnic w ciągu drogi S11. Poprosiłem wtedy, żeby sprawdzić natężenie ruchu i kwestię ważności tej drogi. Ponieważ przejmowaliśmy władzę po poprzednikach, chodziło o spojrzenie na nowo na hierarchię realizacji celów komunikacyjnych w Polsce, aby były dostosowane do zasadniczych potrzeb gospodarczych i komunikacyjnych. Jako poseł z tamtego terenu prosiłem wtedy o zbadanie celowości budowy obwodnicy Jarocina.

Po dwóch tygodniach spotkałem się z ministrem Grabarczykiem i przedstawicielem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Usłyszałem wtedy – ma pan poseł rację, rzeczywiście z punktu widzenia wszystkich naszych wskaźników i algorytmów obwodnica Jarocina plasuje się na pierwszym miejscu w kraju ze względu na to, że jest to skrzyżowanie trzech ważnych dróg krajowych, natężenie ruchy wynosi blisko 20 tysięcy na dobę, itd. ,itd. Wymienionych było ileś tam współczynników. Od 2008 roku nic się nie zmieniło. Prawdopodobnie obwodnica Jarocina jest w dalszym ciągu pierwsza we wszystkich algorytmach Generalnej Dyrekcji, tylko nikt jej nie realizuje.

Jest też kwestia gospodarności, co jest przypadkiem Ostrowa Wielkopolskiego. Absurdem jest wykonanie za kilkaset milionów fragmentu obwodnicy, aby ruch pojazdów następnie z powrotem się kierował do centrum miasta. Z tego rodzaju niegospodarnością musimy absolutnie walczyć. Poddaję to pod rozwagę panom ministrom i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bo takich przypadków, a dotyczy to także mostu w Puławach, jest w Polsce kilka, których nie wolno pozostawić bez rozstrzygnięcia.

Z punktu widzenia Wielkopolski droga S11, obok drogi S5, jest kluczowa. Ale droga S11 ma jeszcze tę niezwykłą, istotną rolę, że przebiega przez sam środek Wielkopolski, jest rzeczywistą aortą dla wszystkich dookolnych powiatów i subregionów. I z tego punktu widzenia jest drogą łączącą Wielkopolskę ze Śląskiem.

Oczywiście, uwielbiam porządkowanie systemu dróg w Polsce i bardzo się cieszę, że Szwedzi będą mogli przejeżdżać przez Polskę na południe Europy. Ale wolałbym żeby główne centra gospodarcze Polski były przede wszystkim połączone komunikacyjnie, a potem powstała tak zwana całościowa sieć dróg. Moim zdaniem, przede wszystkim powinny być brane pod uwagę ekonomia i względy ludnościowe, bo liczy się każdy niepotrzebnie spalony w korkach litr benzyny, każda stracona godzina czasu, w którym dany towar powinien dotrzeć do odbiorcy. Liczy się też każdy wypadek na trasie, który niesie z sobą wzrost poczucia zagrożenia dla mieszkańców miejscowości. Z tego względu w pełni wspieram apele wszystkich uczestników i współgospodarzy trasy S11. Wspieram ministra Gawłowskiego i wszystkich moich przedmówców w tej kwestii, a także wojewodę wielkopolskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan prezydent Piły, proszę bardzo.

Prezydent miasta Piły Piotr Głowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jadąc z południa kraju albo z Poznania nie dojedziecie nad morze po tym, jak utkniecie po drodze w korkach w Obornikach, potem w Ujściu i w Pile. Jest oczywiste, że bez udrożnienia kluczowych miejsc nie uda się potoku samochodów doprowadzić nad polskie morze. Ale myślę, że oprócz jakości, wygody i bezpieczeństwa jazdy, o którym się dosyć dużo mówi przy tego rodzaju okazjach, niezwykle ważne jest to, co dzisiaj pojawiło się kilka razy w wypowiedziach, a mianowicie aktywizacja terenów gospodarczych.

Wracam z targów nieruchomości, na których podstawowym pytaniem było – jaka jest odległość od autostrady A2? Absolutnie kluczowe znaczenie będzie miało to, jakim sposobem samochód transportowy dostanie się z autostrady do miejsca prowadzenia biznesu.

To co państwo widzicie na mapie, to są gotowe przebiegi drogi S11 już po decyzjach środowiskowych. Były one przygotowywane pierwotnie, a jeden jest w tej chwili wybrany. Jesteśmy gotowi do takiej realizacji. Wydaje się, że wystarczy prosta symulacja, która powie, że dzisiaj na połączeniu S10…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, prosiłbym naprawdę o spokój.

Prezydent miasta Piły Piotr Głowski:

Mamy taki fragment drogi na terenie miasta Piły, który łączy drogi krajowe S10 i S11. Dzisiaj natężenie ruchu sięga kilkunastu tysięcy samochodów na dobę. Potencjał tego miejsca, to 40 tysięcy pojazdów na dobę. Tylko musi być możliwość dojazdu w jakimś realnym czasie do autostrady. Ponieważ wszyscy jesteśmy ludźmi z polityki, znamy słowo „budżet" i wiemy o możliwościach i niemożliwościach pewnych działań, wiemy, że jest to kwestia podjęcia decyzji politycznych, decyzji o tym, czy będziemy czekali aż kiedyś uda nam się zrealizować wszystkie odcinki drogi S11, czy wybierzemy kluczowe dla płynności ruchu pojazdów, a więc odcinki na których stoimy w korkach, bo podniesienie prędkości jazdy o 20 km/godz. z 90 na 110 jest oczywiście ważne, jakość podróży jest ważna, bezpieczeństwo jest ważne, ale nie uda się tego wszystkiego uzyskać naraz. W związku z tym nasz apel – wybrać kluczowe działania, o których wcześniej mówili pan marszałek i pan wojewoda, i je realizować. Nie czekać na hasło pod tytułem „budowa całości". A w przyszłości podać terminy połączenia zrealizowanych już fragmentów drogi S11. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Prezes Stowarzyszenia „Droga S11" Bożena Przewoźna:

Proszę jeszcze prezydenta Ostrowa Wielkopolskiego, pana Jarosława Urbaniaka, o kolejną prezentację. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Prezydent miasta Ostrowa Wielkopolskiego Jarosław Urbaniak:

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, prezentację i wystąpienie przygotowywałem w kompletnej niewiedzy jak będzie się toczyć dzisiejsze spotkanie Komisji Infrastruktury. Po wystąpieniach moich poprzedników odnoszę wrażenie, że trzeba wrócić do argumentów najważniejszych. Według mnie najważniejszym argumentem przemawiającym za budową całej drogi S11 jest ta mapa, która pokazuje natężenie ruchu pojazdów w całej Polsce. Takie badania co pięć lat zleca Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Drugim argumentem jest to, że droga krajowa S11 łączy region zachodniopomorski, Wielkopolskę, Opolszczyznę i Śląsk. Jestem głęboko przekonany, panie ministrze, że pan wie co ja chcę powiedzieć, ale myślę, że nie wszyscy. Chciałem zwrócić uwagę na rzecz, o której się często zapomina. Produkt krajowy brutto w Polsce *per capita* największy jest na Mazowszu. O tym, że jest to nieprawda wiedzą wszyscy, bo ono największe jest nie na Mazowszu, tylko tutaj w Warszawie. Bo każdy najmniejszy oddział PZU, każdy najmniejszy oddział banku do statystyk Głównego Urzędu Statystycznego trafia jako instytucja, której siedziba jest w Warszawie. A następne regiony, w których jest największe PKB na głowę, to właśnie Śląsk i Wielkopolska, to także Dolny Śląsk. Droga nr 11 w dużej części służy wymianie handlowej między wschodnią i północną częścią Wielkopolski a Dolnym Śląskiem. To jest jeden z najważniejszych argumentów, że na drodze S11 odbywa się wzrost gospodarczy całego kraju. Bez udrożnienia transportu może zatrzymać się rozwój regionów, które ciągną PKB i dzięki którym można robić mapę Europy w kolorze czerwonym, a tylko jeden kraj zaznaczać na zielono.

Chciałem wrócić do mapy, którą państwu wcześniej pokazałem. Mówiono tutaj, że natężenie ruchu pojazdów na drodze nr 11 wynosi kilkanaście tysięcy pojazdów w ciągu doby i nigdy nie spada poniżej tej wielkości. To co jest ważne, w 2005 roku przy badaniu natężenia ruchu w moim mieście, w Ostrowie Wielkopolskim, wykazano natężenie ponad 28 tysięcy samochodów na dobę. W roku 2010 było już tylko 21 tysięcy. W całym kraju pomiędzy rokiem 2005 a 2010 natężenie ruchu pojazdów nie zmalało, ale wzrosło o około 19%. A cóż się stało w międzyczasie? W międzyczasie wybudowano I etap obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, gdzie część państwa była w czasie poselskiej wizyty w naszym mieście. Jak widzieli wszyscy, których zaprosiłem na przejażdżkę tym ersatzem obwodnicy, na drodze było pusto, coś się nie zgadzało. Obecny na spotkaniu

wicestarosta powiatu ostrowskiego, pan Tomasz Ławniczak, znalazł przyczynę. Było nim przesunięciu punktu pomiarowego o kilkaset metrów. I nagle natężenie ruchu z 28 tysięcy pojazdów na dobę spadło do 21 tysięcy. Bo oczywiście założenie było takie, że kierowcy będą jeździć drogą nr 11 zgodnie z tym, jak ją wytyczyła Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. A jak widzieli wszyscy obecni na wyjazdowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury w Ostrowie Wielkopolskim, niestety, kierowcy sobie nic z tego nie robią i nadal podróżują starą trasą. I tam jest duże natężenie ruchu, ale w 2010 r. tam już pomiaru natężenia ruchu nikt nie robił. Jeśli zatem bierze się pod uwagę dane z badania natężenia ruchu pojazdów w 2010 roku, trzeba też zwrócić uwagę na to, że nie zawsze są one adekwatne do stanu rzeczywistego.

Pan wojewoda mówił, że w Wielkopolsce można od razu realizować kilka obwodnic. Myślę, że też byłoby warto, żeby do końca wybrzmiała jeszcze kwestia gospodarności przy wykorzystywaniu środków publicznych. Podążając od południa, w okolicach miasta Kępna wybudowano potężny węzeł na skrzyżowaniu dróg S8 i przyszłej S11, z którego będzie zjazd i na wschód, i na zachód w przebiegu drogi nr 8. Natomiast kikutami pozostaną zjazdy w ciągu drogi krajowej nr 11.

W Ostrowie Wielkopolskim wybudowano odcinek półobwodnicy kosztem około 300 mln zł. I nad tym się zastanawiałem w drodze do Ostrowa. W Ostrowie mówiłem, że ten koszt wynosi około 300 mln zł, bo trudno nam uzyskać informacje, ile kosztowały prace przygotowawcze i ile kosztowały wykupy gruntów. Nikt nigdy nie protestował, gdy padała ta wielkość, to znaczy, że kwota 300 mln zł jest jeszcze nadal zaniżona. Czyli to jest pewnie ponad 300 mln zł, ile ponad – nie wiem. Tyle kosztowała budowa półobwodnicy, którą w tej chwili nikt nie jeździ.

Ostrów Wielkopolski wybudował zjazd z planowanego węzła drogowego, który nie istnieje, i oddał go do użytkowania w listopadzie 2012 roku. Razem z wykupem gruntów zjazd kosztował 14,1 mln zł. Dla zobrazowania skali tego wydatku: Ostrów Wielkopolski to miasto na prawach gminy, a nie powiatu i nasz budżet roczny wynosi około 190 mln zł. Nie jesteśmy tak bogaci, żeby robić drogi po których nikt nie jeździ za ponad 14 mln zł. W ramach budowy wewnętrznych dróg wybudowaliśmy wiele dróg, które niestety krzyżują się z drogami krajowymi.

Kolejny raz mamy propozycję, żeby jednak zmienić plany i projekty wykonane na koszt miasta, bo nam zależy na tym, żeby ruch pojazdów w mieście przebiegał prawidłowo. Dlatego za nasze pieniądze będziemy robili kolejne ersatze, ponieważ nie ma II etapu budowy obwodnicy. W Jarocinie są przygotowane wszystkie rzeczy – i tam też mamy kłopot. Obwodnica Jarocina jest gotowa do realizacji, teraz tam jest wąskie gardło.

Moją prezentację zacząłem od mapy marzeń, która jest realizowana wszędzie, tylko nie na drodze S11. Porównywałem ważne drogi południkowe A3, A1 i S19 i natężenia ruchu pojazdów, które państwo dokładnie znacie. Co prawda w kilku miejscach natężenie ruchu pojazdów jest większe, ale nie ma takiej drogi, na której natężenie jest tak jednostajne, jak na drodze S11 i nigdy nie spada poniżej kilkunastu tysięcy pojazdów na dobę.

Pozwoliłem sobie zrobić drobne wyliczenie; to był wynik z roku 2005. Wynik ten powiększyłem o średni wzrost krajowy liczby samochodów na dobę. Prawdopodobnie w tej chwili przez Ostrów Wielkopolski przejeżdża 34 tysiące aut na dobę. Pokazuję państwu jeszcze dłuższą listę obwodnic, które są konieczne, a wszelkie liczby wykazują, że obciążenie tych miast przez samochody jest ponad 12-tysięczne. Nie będę powtarzał, że wszystkie obwodnice, o których mówił pan wojewoda, pan przewodniczący Grupiński, są gotowe do realizacji.

Nieprawdą jest, że dla drogi S11 i na odcinku zachodniopomorskim i na odcinku wielkopolskim, także na odcinku opolskim, istnieją jakieś alternatywne drogi, którymi można by przeprowadzić transport gospodarczy. Na slajdzie pokazuję betonowy kikut, który pozostał po budowie obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego z I etapu jej realizacji. Dalej na slajdzie widoczna jest droga zjazdowa z nieistniejącego węzła, ponieważ II etap inwestycji nie został zrealizowany. Nie ma takiej możliwości, żeby wiosną tego roku nie zrobiono ładniejszych zdjęć istniejącej drogi z rozsypanym na końcu piaskiem, gdzie powinna istnieć obwodnica.

I jeszcze ważniejsza rzecz. Ostrów Wielkopolski był tak dobrze przygotowany do realizacji tej inwestycji, że uzyskano pozwolenie na wycinkę 44 hektarów lasów. W dużej części tych lasów prowadzona jest normalna gospodarka leśna. Nie wiem jak fachowo się to nazywa, a pan minister Gawłowski już nam był uciekł. Drzewa rosną do wielkości potrzebnej do wycinki przemysłowej, później się je wycina. Tylko że gospodarkę leśną na tym terenie zaczął książę Antoni Radziwiłł. Owszem, sadzono tam wówczas lasy dla celów przemysłowych, ale dukty leśne obsadzano drzewami, które miały znaczenie nie tylko przemysłowe, a po kilkuset latach stały się pomnikami przyrody. Jak państwo widzą na slajdzie – tak ten fragment lasu wygląda w tej chwili. Wycięto 44 hektary lasu, w tym drzewa – pomniki przyrody. Według leśników, za trzy lata znów będzie potrzebne pozwolenie na wycinkę lasu. A najszybciej rosnące drzewa za trzy lata osiągną wymaganą wielkość niezbędną do uzyskania pozwolenia na ich wycinkę. Dziękuję serdecznie za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Prezes Stowarzyszenia „Droga S11" Bożena Przewoźna:

Panie przewodniczący, chciałam powiedzieć, że przekazaliśmy również prezentację województwa opolskiego, ale już nie będziemy jej dzisiaj pokazywać. Dziękujemy bardzo; to wszystko ze strony naszej reprezentacji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Proszę bardzo pan poseł Adam Szejnfeld.

Poseł Adam Szejnfeld (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie dyrektorze, szanowni państwo, nie często spotykamy się w takim gronie jak dzisiaj. Proszę zwrócić uwagę, że na sali są oczywiście obecni posłanki i posłowie, ale są także wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, są radni, są także przedstawiciele organizacji pozarządowych, wszyscy ci, którzy jeśli już podejmują jakieś inicjatywy, jeżeli już działają na rzecz określonych celów, to działają naprawdę nie tylko z przekonaniem, ale mając głęboką wiedzę i argumenty lobbują na rzecz realizacji tych celów.

Dotychczasowe wypowiedzi, a za chwilę zapoznamy się z następnymi materiałami, dokumentacje, prezentacje, statystyki i wyliczenia pokazują, co nie ulega wątpliwości, iż arteria S11 dla krwioobiegu jest absolutnie niezbędna nie tylko opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego czy regionu Pomorza Zachodniego. Poza wrażeniem, że chodzi o to, aby ułatwić przepływ masy transportowej, w tym samochodowej, nie może nam umknąć jedna zasadnicza kwestia. Kilka osób dotykało tego tematu, ale chciałbym wzmocnić ten przekaz. Jesteśmy dzisiaj krajem, którego losy zadecydują się w następnych kilku miesiącach, zwłaszcza jak pan premier Donald Tusk pojedzie w Polskę konsultować swoje plany na rozwój Polski do roku 2020. Nie czarujmy się – chodzi o lata jeszcze bardziej odległe. Po zakończeniu konsultacji i gdy zapadną decyzje, rozstrzygnie się jakim krajem, na jakim statusie będzie Polska w Unii Europejskiej, w Europie i na świecie, statusie nie tylko politycznym, ale przede wszystkim statusie gospodarczym.

Dzisiaj walczymy ze skutkami kryzysu europejskiego, ze spowolnieniem gospodarczym, które nas dotyka, także z czymś, co jest najgorsze jeśli chodzi o skutki dla społeczeństwa – z bezrobociem. Efektywnie i ostatecznie, a przynajmniej optymalnie, nie można z tym walczyć tylko i wyłącznie wykładając pieniądze budżetowe, dając bezrobotnym albo zasiłki, albo wspomagając przedsiębiorców w tworzeniu nowych miejsc pracy czy utrzymaniu już istniejących, bo – po pierwsze – te pieniądze skądś się muszą brać, a po drugie się skończą. One muszą być ciągle generowane, ciągle produkowane, że to tak określę. A przecież gdzie powstaje gros produktu krajowego brutto? Gdzie gros produktu krajowego brutto będzie powstawało w przyszłości, w następnych latach? Gdzie będą wytwarzane dobra, a ich skutkiem pieniądze w postaci podatków dochodowych, CIT, PIT, VAT, akcyza, podatek od nieruchomości itd., jeśli właśnie nie w tej części, która jest bogactwem gospodarczym naszego kraju, a więc Śląsk, Wielkopolska, Pomorze.

Byłem wczoraj w Koszalinie i w Kołobrzegu. To jest subregion, to są miasta mające, moim zdaniem, fenomenalną szansę na rozwój i której niewątpliwie nie wykorzystają. Nie z własnej woli, nie z braku własnych celów, programów, strategii. Tylko trzeba im to ułatwić, tworząc odpowiednią komunikację – kolejową, drogową, być może w końcu także lotniczą. Reprezentuję Wielkopolskę północną. Powiem szczerze – solidaryzuję się z Ziemią Koszalińską, dlatego że podobnie wygląda problem Wielkopolski północnej. Wielkopolska jako region jest bardzo bogatym regionem, dobrze się rozwijającym, ale najmniej rozwiniętym, zwłaszcza gospodarczo, a także jeśli chodzi o infrastrukturę, jest region Wielkopolski północnej. Mamy niebywały potencjał. Dam tylko przykład jednego miasta – Piły, a więc stolicy tego subregionu. Mamy ponad 220 hektarów gruntów, tak na pstryknięcie palców, do oddania pod inwestycje – uzbrojonych, skomunikowanych. Ktoś by się zapytał – a dlaczego w takim razie nie ma inwestorów? Bo każdy potencjalny inwestor mówi – a czym, a jak przywiozę i odwiozę swoje wyroby? Pamiętamy jaki w naszym regionie mieliśmy problem kiedy jeden z inwestorów chciał wybudować fabrykę na 1200 miejsc pracy. To się nie zdarza w Polsce, w całej Polsce, nawet w najbardziej uprzemysłowionych miejscach, nawet w tych, w których działają specjalne strefy ekonomiczne. To się nie zdarza codziennie, mówiąc w cudzysłowie. A mimo to walczyliśmy o tę inwestycję sześć lat i walczyliśmy nieskutecznie. Fabryka została wybudowana w Rumunii tylko i wyłącznie z jednego powodu – żeby mogła być zrealizowana a potem by mogła funkcjonować, musiałaby pochłaniać olbrzymie ilości masy towarowej, którą trzeba było przewieźć. Tak więc komunikacja i transport były kluczową sprawą. Nie załatwiono jej. Fabryka na tysiąc miejsc pracy co prawda powstała, ale powstała nie w Polsce, nie w Wielkopolsce, tylko w Rumunii. Wiedząc jednak, że inwestor chce wybudować kolejną fabrykę, podjęliśmy potem dwuletnie działania, które spowodowały, że wreszcie go przekonaliśmy. Ale dlaczego? Dlatego, że ciągle wierzyliśmy, wierzymy i spowodowaliśmy, że inwestor także uwierzył, że droga S11 będzie wreszcie funkcjonowała.

Jak mogą się rozwijać takie miasta jak Piła, jak Oborniki, jak pozostałe tereny? Bo zawsze mówimy o miastach, ale przecież trzeba pamiętać, że na osi tej drogi, tej magistrali, leżą dziesiątki powiatów. Ich szanse przepadną, jeżeli ta droga nie zostanie zmodernizowana. Przepadnę szanse ludzi, którzy tam mieszkają, ale przede wszystkim przepadną szanse dzieci i wnuków tych ludzi, bo oni będą wyjeżdżać z tych terenów. Tylko gdzie będą wyjeżdżać? Czy tam, gdzie budujemy drogi na wschodnie, ale gdzie nie ma komu po tych drogach jeździć? Nie. Oni będą wyjeżdżać za granicę.

Reasumując; po to, żebyśmy mogli tworzyć i powiększać produkt krajowy brutto i aby teraz skutecznie bronić się przed skutkami kryzysu, a jutro być liderem rozwoju gospodarczego w Unii Europejskiej i w całej Europie, musimy inwestować w źródło produktu krajowego brutto. A tym źródłem jest Wielkopolska, Śląsk, a musi być także i Pomorze. Chciałbym, żeby i rząd, bo mam nadzieję, że pan minister przekaże te informacje, i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, wzięli bardzo poważnie pod uwagę padające dzisiaj głosy. Bo nie po to ludzie przyjechali setki kilometrów, żeby prosić czy postulować o to, żeby u nich była ładniejsza droga, albo tylko bezpieczniejsza, chociaż bezpieczeństwo ruchu jest wystarczająco dobrym i ważnym postulatem. Tylko chodzi o rozwój Polski i to na dziesięciolecia do przodu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Starosta kępiński Włodzimierz Mazurkiewicz:

Starosta kępiński Włodzimierz Mazurkiewicz. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, powiat kępiński miał kiedyś to szczęście, że leżał na przecięciu dwóch dróg, a mianowicie drogi nr 8 i nr 11. Dzisiaj być może takiego szczęścia nie ma.

Proszę państwa, powiat kępiński znany jest też z jednego, a mianowicie, że jest to jedno z największych zagłębi meblowych w Polsce. Może Warszawa o tym nie wie. Warszawa pewno o tym nie wie, ale wie Europa. To jest średni powiat mający około 60 tysięcy mieszkańców, natomiast jest tam około 350 firm zatrudniających od kilkunastu do ośmiuset osób, w tym ogromne fabryki meblowe.

Proszę państwa, ludzie właśnie przywożą płyty ze Szczecinka i mówią do nas, do władz samorządowych, do burmistrza miasta i gminy Kępno, do starosty – pomóżcie, bo się udusimy, bo rzeczywiście my się udusimy. Jeżeli nie będzie szlaków komunikacyjnych, to za chwilę fabryki splajtują. Pracujący w nich ludzie nie przeniosą się gdzie indziej, tylko po prostu powstaną fabryki w Czechach, na Słowacji czy w Niemczech.

Szanowni państwo, to jest jeden aspekt tego co chciałem powiedzieć. Drugi aspekt nawiązuje do tego, co powiedział prezydent Ostrowa Wielkopolskiego, pan Jarosław Urbaniak. Kończy się realizacja inwestycji – budowa drogi S8. Kończy się jeżeli chodzi o nasz powiat, o ten etap prac. W końcu grudnia, zgodnie z projektem i przetargiem, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zapewne odda ten odcinek do użytku. Na tym odcinku powstaje węzeł Kępno. Jak powiedział prezydent Ostrowa Wielkopolskiego, węzeł ten będzie kikutem, tworem nieczynnym. Próbowałem dotrzeć do kosztów budowy tego węzła, bo to jest chyba istotne. Proszę państwa, według uzyskanych podstawowych danych, bo szczegółowe trudno nam było uzyskać, to kwota od 100 do 130 milionów. Mówimy o gospodarności, a my w Wielkopolsce akurat o tym lubimy mówić. Jeżeli mogę mówić w imieniu powiatu, w którym w tej chwili, w styczniu, stopa bezrobocia wyniosła 6,7%, to proszę państwa, mamy do czynienia z ewidentną niegospodarnością. Bardzo proszę o to, abyście państwo parlamentarzyści, którzy tu jesteście, i panowie ministrowie, wzięli również pod uwagę ten szczególny przypadek. To jest po prostu marnotrawstwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Dzikowski, proszę.

Poseł Waldy Dzikowski (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowne koleżanki i koledzy, chciałem krótko powiedzieć; chciałbym przyłączyć się do głosów marszałka województwa wielkopolskiego i wojewody wielkopolskiego. I chciałbym, aby to brzmiało bardzo mocno i przede wszystkim dotarło także do kolegów, a wręcz przyjaciół, z którymi będziemy się jeszcze wspólnie zastanawiać. Bo nie tutaj zdecydujemy do końca o tym jaki to będzie czas, jaka to będzie perspektywa, bo do tego chyba jeszcze daleka droga. Ale dobrze, że się znaleźliśmy w tym miejscu i rozmawiamy o ważnym celu gospodarczym dla kilku województw.

Panie ministrze, panie dyrektorze, wcześniej rozmawialiśmy króciutko na ten temat. Zdajemy sobie sprawę z odległej perspektywy i z tego gdzie jest wpisana droga S11, jakie są priorytety i gdzie zostało to zapisane. Oczywiście, nie poddajemy się, mówię o całym środowisku. Słyszeliście państwo dzisiaj wypowiedzi, tak naprawdę samorządowcy (wójtowie, burmistrzowie, starostowie, prezydenci) mówią o swoich problemach, które *de facto* ich dotyczą, czyli o obwodnicach miast i gmin, chyba dla nich najważniejszych. Jeżeli więc mamy z czegoś zrezygnować albo nad czymkolwiek się zastanawiać, to czyńmy to tylko w ostateczności, żebyśmy wspólnie nie polegli, bo tak naprawdę, tam żywotnie rozwijają się interesy gospodarcze, samorządowe i obywatelskie ludzi.

W związku z tym bardzo proszę o to, żebyśmy wtedy, kiedy będziemy rozmawiać o tym w węższych gronach, wysłuchać ludzi, którzy stoją na czele lokalnych społeczności i zastanowić się nad obwodnicami. Później przecież będą one elementami drogi S11. Rozumiem, że jakaś strategia przyświeca prowadzonym działaniom. Będąc realistą, ja ją tylko jeszcze raz wzmacniam i sygnalizuję.

Od wielu, wielu lat będąc w Sejmie zdaję sobie sprawę z tego jakie są rozbudzone nadzieje i ile jest zadań. Nie wszystkich uszczęśliwimy, to jest jasne. Ale dobrze by było, żeby tych ludzi, którzy dzisiaj przyjechali na spotkanie, chociaż punktowo uszczęśliwić, żeby były to odcinki zielone, zaliczone w tej chwili do najtrudniejszych. Nie mówię tylko o Wielkopolsce, ale o wszystkich województwach, których przedstawiciele przyjechali na posiedzenie Komisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Walkowski.

Poseł Piotr Walkowski (PSL) – spoza składu Komisji:

Jako poseł może wypowiem się w imieniu wielkopolskich rolników; 180 tysięcy gospodarstw, półtora miliona hektarów. Produkcja zboża – 6 milionów ton, mleka – 2 miliony litrów, kilka milionów sztuk trzody chlewnej. To również kwestie dotyczące innej produkcji.

Szanowni państwo, jesteśmy potentatem jeśli chodzi o mieszanie pasz. Zwozimy do nas zboża z całego kraju, produkujemy pasze, którą rozwozimy po całym kraju. Jest to bardzo istotne. Wielkopolska jako region rolniczy przewozi w tej chwili bardzo dużo towarów nie tylko ze względu na dodatki u nas produkowane. Dlatego w okresie żniw, kiedy drogi załadowane są naszymi produktami czy to w czasie żniw zbożowych, kukurydzianych czy buraczanych, jest element dostawy i odbioru, ale również jest element gospodarowania.

Drogi powodujące w miastach tak zwane grupy stadne kierowców, powodują także to, że często rolnicy, którzy mają gospodarstwa położone wzdłuż „jedenastki", muszą czekać po kilkanaście minut, żeby móc przejechać do innego pola. Gdyby były obwodnice, byłyby inne możliwości przejazdu i stada pojazdów by się tak nie powtarzały.

Jest jeszcze jeden element związany z prowadzeniem działalności rolniczej – grunty, które od dziesiątków lat są w jakiś sposób zawekowane. Tam gdzie grunty zostały wykupione, część rolników z tego się cieszy, bo pozyskali środki finansowe i nadal prowadzą produkcję rolną. Ale jest spora część rolników, którzy nie mogą podejmować działań z wykorzystaniem środków unijnych. Są właścicielami gruntów, ale nie mogą występować o programy pomocowe, bo obowiązuje pięcioletni okres i nie mogą z tego korzystać. Chciałem tę kwestię przedstawić, bo rolnictwo jest ważną gałęzią produkcji, która wymaga wykorzystania środków transportowych.

Przez ostatnie dwa tygodnie po osi drogi 11 przejechałem kilka, chyba pięć tysięcy kilometrów. Dużo się przemieszczałem. Akurat w ubiegłym tygodniu byłem w Pile i w Siemianowicach, a więc połączyłem prawie te jednostki, to jest prawie 350 km. Powiem państwu, że jest kłopot z przejechaniem tego odcinka w ciągu ośmiu godzin, nawet jakby ktoś chciał jechać ciurkiem, bo prędkości jazdy są tutaj naprawdę niewielkie.

Południowy region Wielkopolski – Kępno, Ostrów Wielkopolski, Jarocin – to są miasta występujące w moim okręgu. Ale są inne miasta wymieniane dzisiaj, położone w kierunku północnym. Chociaż minęło już kilkadziesiąt lat, to pamiętam, jak małe Fiaty z przyczepami kempingowymi ze Śląska przyjeżdżały do Kołobrzegu. Była to trasa wykorzystywana do celów turystycznych. Chociaż dzisiaj są lepsze samochody, Ślązacy już nie chcą jechać do Kołobrzegu, bo droga jest zbyt długa i uciążliwa, a lot samolotem gdzie indziej jest tańszy. I w tym momencie jest to strata dla miejscowości rekreacyjno-wypoczynkowych położonych wzdłuż osi drogi S11 czy w jej oddaleniu.

Dlatego też występuję w imieniu posłów okręgu wyborczego kalisko – leszczyńskiego. Nie widzimy możliwości akceptacji zadań drogowych bez położenia priorytetu na „jedenastkę". Zdarza się w części Polski wschodniej, że nie wiadomo skąd wyskakują jakieś tam inwestycje. A potem się dowiadujemy, że natężenie ruchu pojazdów sięga tam 5-7 tysięcy pojazdów na dobę, i to takich naciąganych. Tutaj praktycznie natężenie ruchu nie spada poniżej 15 tysięcy samochodów na dobę, a jak powiedział pan prezydent Ostrowa Wielkopolskiego, osiągane natężenie ruchu na S11 przed rozwidleniem z drogą nr 25 jest o wiele, wiele większe.

Na koniec, korzystając z sytuacji, dzisiaj imieniny obchodzi Józef, który według Biblii za wiele się nie wypowiadał, tylko działał i tworzył. Myślę, że święty Józef będzie patronem naszych starań w zakresie inwestycji. Korzystając z tego, że wiceprzewodniczący Komisji ma na imię Józef i jest spokojny, stonowany, ale wie do czego dąży, kolego Józefie, wszystkiego najlepszego od uczestników dzisiejszego spotkania na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Oczywiście, chętnie oddam głos, tylko chciałbym potwierdzić czy pan przewodniczący Adamczyk chciał zgłosić wniosek formalny. Mam taką informację.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, otóż proponuję, aby w tym momencie, kiedy padło już wiele postulatów, strona rządowa poinformowała o swoim stanowisku wobec wszelkiego rodzaju postulatów, dezyderatów, oczekiwań, opinii dotyczących budowy drogi S11, bo być może jest tak, że pan minister ma dla nas jakąś szczególną rewelację, dla wszystkich, którzy oczekują realizacji inwestycji drogowych, między innymi S11, i ją teraz ogłosi.

Panie przewodniczący, postuluję aby w tym momencie pan minister reprezentujący Ministra Transportu, pan minister Jarmuziewicz, odniósł się do tego problemu. Być może poleci to jeszcze swoim współpracownikom, z którymi jest dzisiaj obecny na posiedzeniu Komisji, a później będziemy debatowali i prowadzili dyskusję, bo praktycznie stanowisko rządu będzie już osią pewnego rodzaju, może i sporu, ale z drugiej strony osią debaty na temat S11. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Myśmy już przyjęli konwencję wystąpień naszych gości. Ja też państwu dziękuję za to, że tak licznie bierzecie udział w dzisiejszym posiedzeniu. Rozumiem, że jeszcze przedstawiciel Jarocina, tak?

Starosta jarociński Mikołaj Szymczak:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jeszcze są inne zgłoszenia? Jeszcze burmistrz Jarocina i Starosta Ostrowski. Proszę bardzo. A później oddajemy głos stronie rządowej; proszę.

Starosta jarociński Mikołaj Szymczak:

Panie przewodniczący, szanowne panie, szanowni panowie, w nawiązaniu do postulatu pana posła chciałem powiedzieć o pewnej historii. Chciałem przede wszystkim państwa poinformować, że dzisiaj jest wielki dzień, bo prawie osiem lat temu, we wrześniu 2005 roku, z mojej inicjatywy odbyło się pierwsze spotkanie wójtów, burmistrzów, prezydentów, przewodniczących rad na temat przebiegu drogi S11 od Poznania do Kępna. Efektem naszego spotkania było później zawiązanie największego samorządowego stowarzyszenia celowego w Polsce „Droga S11". W tym momencie chciałem złożyć serdeczne podziękowania na ręce pani prezes.

W ciągu ośmiu lat, szanowni państwo, dotarliśmy do Warszawy, parlament dowiedział się, że przez osiem lat nasza edukacja była bardzo intensywna i że jest taka droga S11. I że w środku Polski jest pustynia komunikacyjna, że są rozwiązywane inne tematy, tylko nie temat serca Polski. W 2005 roku ówczesna pani minister zajmująca się tymi problemami nie wiedziała, że jest droga nr 11. Dzisiaj jesteśmy o tyle do przodu.

Dużo by dzisiaj mówić o problemach, które związane są z naszą drogą. Państwo parlamentarzyści; podpisując się, jak wszyscy samorządowcy, pod wnioskiem pana marszałka Marka Woźniaka, wyznaczają mapę drogową realizacji całej inwestycji. Oczywiście, wszyscy wiemy, pracujemy przecież na budżetach, że nie jest to możliwe do zrealizowania w krótkim czasie, ale wyznaczmy sobie plan i trzymajmy się tego planu. Ta inwestycja nie powinna zostać pozostawiona sama sobie, jeśli ma mieć jakiekolwiek szanse realizacji.

I na koniec, przez wiele lat podkreślano, że wy w Wielkopolsce sobie dacie radę. Szanowni państwo, bez tej inwestycji Wielkopolska sobie nie da rady. I marny to jest parlament, przepraszam za mocne słowa, który nie wykorzystuje silnego konia, który ciągnie wóz, tylko dlatego, że widzi inne, polityczne priorytety. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie starosto.

Starosta ostrowski Paweł Rajski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, padło wiele głosów i każdy jest zasadny. Powiem tak, nasz prezydent, myślę o panie prezydencie Urbaniaku, przedstawił bardzo konkretne argumenty. Mówię „nasz", bo chyba niewiele jest w Wielkopolsce przykładów,

gdzie prezydent miasta ze starostą potrafią tak dobrze współpracować. Co bym do tego dopowiedział?

Szanowni państwo, nie może być tak, że w gospodarnej Wielkopolsce za trzysta milionów złotych buduje się drogę powiatową. Tak, drodzy państwo, bo tak można nazwać I etap budowy obwodnicy. Natężenie ruchu na niej jest na poziomie 3 tysięcy pojazdów na dobę. Jest to zatem droga powiatowa. Mam w powiecie co najmniej kilka dróg, które są bardziej obciążone od tej drogi. I jeszcze jedno, drodzy państwo, zwłaszcza parlamentarzyści. Tak wiele mówiono tutaj o niegospodarności. Wiem, że te głosy docierają też do Warszawy, ale przede wszystkim docierają do nas, do wójtów, burmistrzów, prezydentów i starostów. Nie można doprowadzić do tego, żeby w gospodarnej Wielkopolsce po prostu stało bez pożytku coś, co jest gotowe do realizacji. Myślę o drugim odcinku obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego.

Chciałbym na koniec nawiązać do słów pana marszałka Woźniaka, który powiedział, że Wielkopolska jest komunikacyjną pustynią. Tylko pytam – za co? Czy za to, że jesteśmy gospodarni? Czy za to, że sobie z tak wieloma rzeczami radzimy? Tylko to jest już taki czas, że z drugim etapem budowy obwodnicy Ostrowa sami sobie nie poradzimy, a Wielkopolska zasługuje na wsparcie, bo jesteśmy wszyscy, podobnie pewnie zresztą jak koledzy na całej drodze S11, bardzo zaangażowani w sprawy samorządu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, jeszcze jeden głos.

Zastępca burmistrza miasta i gminy Kępno Andrzej Tyra:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, wiceburmistrz Kępna. Chciałbym zwrócić uwagę na sprawę związaną z aspektem kulturowym. Mówimy cały czas o gospodarce, natomiast ja będę mówił o południowej części Wielkopolski, o powiatach ostrowskim, ostrzeszowskim i kępińskim.

Szanowni państwa, od kilku lat na spotkaniach podkreślam, że spójność Wielkopolski jest dla nas bardzo istotna, a szczególnie w tej części tego regionu. Budowa drogi S8 powoduje, że do Wrocławia mamy praktycznie 45 minut jazdy samochodem. Już dzisiaj młodzież z powiatów kępińskiego i ostrzeszowskiego przenosi się do Wrocławia, jako do regionu, który praktycznie daje większe szanse niż Poznań, do którego trudno dojechać, bo dojazd do Poznania jest gehenną dla młodzieży i dla mieszkańców tej części Wielkopolski.

Jeżeli chcemy za kilka lat doprowadzić do tego, że w referendum mieszkańcy tej części Wielkopolski powiedzą, że nie chcą być w Wielkopolsce, tylko w obszarze dolnośląskim, to jesteśmy do tego na najlepszej drodze. Dlatego też apeluję, droga S11 dla Wielkopolski, jak powiedzieli panowie wojewoda i marszałek, jest aortą i kręgosłupem naszego kulturowego bycia w tym regionie. Dlatego też podnoszę nie tylko kwestie gospodarcze, ale również kwestie kulturowe, abyśmy nie stracili tego co jest najlepsze, przynajmniej jeśli chodzi o tę część kraju, a więc bycie w Wielkopolsce i dumę z tego, że jesteśmy z tego regionu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Głosy wielkopolskie, jak zwykle, brzmią najgłośniej. Ale mówimy o całym przebiegu S11. Ja tylko o tym przypominam. Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jest tutaj wielu parlamentarzystów, którzy mają znaczne doświadczenie parlamentarne. Takie posiedzenie Komisji jest chyba pierwszy raz – mamy selektywnie zdefiniowany temat. Strona rządowa i organy wykonawcze, myślę o Ministerstwie Transportu i Generalnej Dyrekcji, mogły się przyjrzeć problemowi S11 i jeszcze bardziej docenić jego rangę. Proszę państwa, to nie jest tak, że nie widzimy problemu.

Może na początek informacja. Postaram się być w miarę konkretny, co nie wiem czy się państwu spodoba. Koncepcja budowy: dotychchczasowa i planowana. Gdyby spojrzeć na mapę Polski zbudowaną dzisiaj, to zobaczycie państwo, że mamy na niej naćkane

mnóstwo kreseczek rozmaitych odcinków dróg, a prawdziwych ciągów komunikacyjnych jest jak na lekarstwo. W związku z tym przyjęta koncepcja, nie ubrana w program, o tym za chwilę, i nie ubrana w projekty do realizacji, sprowadza się do tego, aby pokończyć odcinki, na których już zrobiono najwięcej, po to, żeby można było powiedzieć, że w Polsce są zrobione ciągi komunikacyjne wschód, zachód, północ i południe. O tym przede wszystkim myślimy. W związku z tym obwodnice będą miały rację bytu w ciągach autostrad i dróg ekspresowych, z zachowaniem tego kryterium, o którym powiedziałem.

O tego typu zagadnieniach nie sposób rozmawiać bez liczb. Gdyby próbować wycenić pierwsze założenia do programu budowy dróg krajowych i autostrad jeszcze z 2005 roku, to mieliśmy do czynienia z kwotą grubo ponad 300 miliardów złotych. W ciągu ostatnich lat wydaliśmy 100 miliardów z „hakiem". Czyli mamy do wydania, i takie są potrzeby, grubo ponad dwieście miliardów złotych.

W wyniku tego co się stało w Brukseli i w wyniku naszego wkładu, a więc tego czym będziemy dysponowali w latach 2014–2020, mamy „na stole" około 70 miliardów złotych, przy potrzebach trzy razy takich. Może będzie to kwota 80 miliardów w latach 2014–2020. Ważę słowa, dlatego że krążą jeszcze dokumenty programu operacyjnego pomiędzy Ministerstwem Rozwoju Regionalnego a Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Ich zakończenie doprecyzuje kwoty wydatków na ostatecznym poziomie. W drugiej połowie roku państwo będziecie mogli wziąć nasz projekt do ręki, mówię szczególnie o samorządowcach i parlamentarzystach, którzy będą tym zainteresowani. Potem podjęta zostanie uchwała Rady Ministrów, powstanie program na lata 2014–2020 ubrany w projekty. „Jedziemy" więc tak, jak to do tej pory miało miejsce z przygotowaniem programu.

Wróćmy do „jedenastki". Gdyby chcieć mówić o całym ciągu „jedenastki" od początku do końca i o tym co nie jest zrobione, to w grę wchodzi kwota około 20 mld zł. Przypominam państwu, że w latach 2014–2020 mamy do dyspozycji 70 mld. Gdyby mówić o samych obwodnicach na „jedenastce", byłaby to kwota 5, może więcej, może 6 mld. To są zdecydowanie droższe odcinki ze względu na liczbę obiektów inżynierskich, ze względu na ilość infrastruktury, także na ilość gruntów, ceny ziemi itd. To są o wiele droższe inwestycje niż realizowane w ciągach normalnych dróg. W związku z tym wracam do myśli, którą rozwinąłem wcześniej. Proszę państwa, nic nie jest przesądzone. Nie odważę się w tej chwili i nikt przy zdrowych zmysłach nie będzie mówił o konkretnych kontraktach w sytuacji, kiedy nie jesteśmy „dopięci" z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego co do pojedynczych miliardów złotych. Wymienianie dzisiaj liczby kontraktów, a już broń Boże nadawanie im jakiejś rangi, który jest ważniejszy a który jest mniej ważny, doprowadzi do tego, że za chwilę coś trzeba będzie odszczekiwać, coś trzeba będzie prostować. Przepraszam za porównanie, to tak jak głodnemu będzie się coś podsuwać pod nos, a potem mu to zabierać. To najgorsze barbarzyństwo, jakie się może trafić. W związku z tym rozmawiamy o „jedenastce" jakiś czas za wcześnie, ale z pewnością dzisiejsze spotkanie pozwala nam zwrócić uwagę na problem. Natomiast o tyle rozmawiamy o „jedenastce" za wcześnie, że nie możemy jeszcze do końca państwu powiedzieć o jakich pieniądzach rozmawiamy i o jakich projektach. To się w tej chwili waży. Za chwileczkę państwo będziecie mieli klucz do waszych interesów, bo tworzenie programu nie może się odbyć bez konsultacji ze stroną społeczną, czyli z tymi, dla których drogi się buduje. Tylko chcę, żebyście państwo mieli oczy także z tyłu głowy. Potrzebujemy ponad 200, mamy 70 mld zł, a wasz kawałek kosztuje 20. Gdyby mówić o samych obwodnicach, to jest to kwota 5 mld zł. Mówimy o potężnym zadaniu, a właściwie o zadaniach, bo gdyby to zebrać do kupy, to mówimy o zadaniach w programie dla całej Polski na cztery lata, eufemistycznie mówiąc – to jest niemało.

Mogę państwa, parlamentarzystów i samorządowców, prosić o cierpliwość i czujność. Akurat tej wam nie brakuje, choćby widząc interpelacje, które trafiają pod moje pióro. W najbliższych tygodniach będziemy musieli, bo podejrzewam, że to nie będzie przyjemne zajęcie, uchylić rąbka tajemnicy i rozmawiać nie z tymi, którym damy środki, ale z tymi, którym ich nie damy, bo ci są najbardziej aktywni. Ci, którzy dostają promesę, że w ogóle coś dostaną, nie przychodzą za to dziękować. Państwo dobrze o tym

wiecie kiedy u siebie ustalanie budżety samorządowe. Przychodzą ci, którzy środków nie dostali. Taka jest logika tego interesu. I tyle na dzisiaj, panie przewodniczący.

Jeżeli moi współpracownicy mają coś do dodania…Chociaż nie, myślę, że lepiej jak to się sprowadzi do jakiś konkretnych pytań.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan minister zwolnił współpracowników z wypowiedzi, to dobrze. Szanowni państwo, proszę bardzo. Panie wojewodo, proszę bardzo.

Wojewoda wielkopolski Piotr Florek:

Panie ministrze, my oczywiście rozumiemy, że są potrzebne środki finansowe na realizację inwestycji. Natomiast nam chodzi o jeszcze całkiem inną sprawę. Potrzebna jest nam aktualizacja mapy potrzeb drogowych w Polsce, żebyśmy wiedzieli w jakiej kolejności inwestycje drogowe będą realizowane.

W tej chwili zdaję sobie sprawę, że chodzi o zasadnicze inwestycje. Na przykład w Wielkopolsce są takie trzy gotowe inwestycje, chodzi o trzy obwodnice, które możemy realizować. Jeżeli będą środki, to jest ważne, żeby być przygotowanym do rozpoczęcia ich realizacji. Natomiast sam zasygnalizowałem, że w następnej kolejności trzeba realizować kolejne obwodnice. Jak policzyłem, gdybyśmy budowali obwodnice na terenie Wielkopolski, to jest to łącznie około stu kilometrów na 340–350 km drogi S11. Czyli etapowo jesteśmy w stanie zrealizować bardzo dużo i potem dopiero na końcu je kolejno „dopinać”. Nie wiem, kiedy to nastąpi, czy za pięć lat, czy za siedem czy za osiem lat, bo pewnie nie wcześniej. Może za dziesięć lat. Ale powinniśmy mieć jakiś plan, na którym wszyscy się oprzemy. Wspominał o tym pan marszałek, my też potrzebujemy planu do ewentualnego pozyskania środków unijnych i to nie tylko w ramach przedsięwzięć, które będą prowadzone zgodnie z planem Ministerstwa Transportu, ale również opartych na lokalnych środkach. Chodzi o drogi wojewódzkie i powiatowe istniejące na całej sieci dróg. To jest istotne i ważne.

Tylko powiem, że w ostatnim czasie w Wielkopolsce trochę czujemy niedosyt, dlatego że cierpimy trochę za to, że byliśmy pierwsi z autostradą. Dlatego że koncesjonariusz wybudował ją bardzo drogo i dzisiaj za przejazd na odcinku autostrady Konin – Poznań trzeba zapłacić 60 zł. To jest tyle samo co kosztuje benzyna. Do tej pory nie za dużo zostało w Wielkopolsce wybudowanych takich odcinków autostrad. Poza tym w realizacji znajduje się odcinek Poznań – Gniezno o długości 30 km na drodze S5. Jest jeszcze sprawa S5, o której mówił pan premier. Chodzi o jej dokończenie i rozłożenie jej realizacji w czasie. Kiedy to będzie? Nie chcę w tej chwili mówić na temat „piątki”. Tam są trzy etapy, które powinny być zrealizowane do 2016 r., żeby zamknąć całość.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że nie będzie wszystkich środków na wybudowanie iluś-tam set kilometrów dróg. Natomiast potrzebny jest nam plan działania czyli aktualna mapa potrzeb na najbliższe lata, żebyśmy na jej podstawie mogli w województwie tworzyć dalsze plany. Chodzi o drogi wojewódzkie i powiatowe. Realizujemy przecież również tak zwane schetynówki, które też się opierają o krajową sieć dróg. Ale pierwsze pytanie dotyczy jednak autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Rzeczywiście, można by było uruchomić wiele pytań, a niektóre utoną. Natomiast pan wojewoda porusza…Szanowny wojewodo, drogi Piotrze, mamy rozporządzenie mówiące jak wygląda lista potrzeb drogowych w Polsce i czy są to drogi ekspresowe czy autostrady. To mamy już dzisiaj. Reszta dróg i kolejność ich realizacji wyniknie z kasy. Robione są doraźne programy operacyjne pokazujące co będzie realizowane w pięciu czy siedmiu latach, a co w następnych i kolejnych latach.

Zestawienie kwoty ponad 200 mld z kwotą 70 mld mówi o tym, że niestety, musimy coś wybrać. Padnie sakramentalne pytanie „kogo kochasz bardziej – tatusia czy mamusię?”. Obydwie odpowiedzi są złe. Obie odpowiedzi są złe, w związku z tym stoimy w obliczu szalenie niepopularnego wyboru co z tej jednej trzeciej potrzeb zbudować w tej chwili.

Wiem, że każda odpowiedź będzie zła, natomiast musimy dokonać wyboru co z punktu widzenia potrzeb komunikacyjnych w Polsce najbardziej się opłaca. I taką decyzję podejmiemy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Najpierw pan marszałek, proszę.

Marszałek województwa wielkopolskiego Marek Woźniak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, oczywiście, rozumiemy te wszystkie dylematy, bo takie same dylematy są przed nami. My też dokonujemy wyborów na swoim obszarze. Natomiast ja bym powiedział tak; niezwykle konieczna jest w Polsce perspektywa strategiczna, nawet jeśli będą padały daty 2025 czy 2030, ale żeby na mapie drogowej zaistniała pewna kolejność naprawdę wynikająca z rzetelnych analiz, a nie doraźnych lobbingów politycznych czy politycznej pozycji określonych liderów. Trzeba mieć jakąś dalekosiężną wizję wynikającą ze strategii rozwoju kraju. Myślę, że rok 2030 jest takim rokiem, który jesteśmy w stanie w miarę próbować przewidywać. To jest jeden element.

Druga rzecz jest taka, zaproponowałbym zastosowanie pewnego fortelu. Unia Europejska generalnie będzie jeszcze w dalszych perspektywach dawała pieniądze na likwidację „wąskich gardeł” i na tworzenie korytarzy komunikacyjnych. Dzisiaj też już mamy instrument w postaci *connection ground facility*, mamy instrument „Łącząc Europę”, na który Polska też odkłada część pieniędzy. Może rzeczywiście byłoby rozsądniej nie zamykać wszystkich problemów w korytarzach komunikacyjnych, tylko pozostawić je jeszcze otwartymi, a usunąć konflikty rozwojowe w formule rozproszonej. Potem, w dalszej perspektywie, mimo wszystko jeszcze ubiegać się o domknięcie korytarzy komunikacyjnych z funduszy Unii Europejskiej, po prostu rozciągnąć to w czasie, bo jak będziemy prymusem i zamkniemy korytarze, to już nigdy nie dostaniemy żadnych pieniędzy na drogi. Dopóki korytarze będą jeszcze otwarte, będzie jeszcze jakaś szansa na pozyskanie środków unijnych. Oczywiście, wszystko w miarę możliwości negocjacyjnych, bo Komisja Europejska też będzie chciała nas w pewnym sensie do tego przymusić. Jeśli wykażemy, że mamy problemy rozwojowe, i to problemy o charakterze zasadniczym, a za takie uważamy obwodnice, o których dzisiaj mówimy, to myślę, że nas też są w stanie wysłuchać i zaakceptować nasze wizje. Tak więc rozproszenie działań nie jest akurat w tym przypadku błędem. Rozproszenie działań jest bardzo przemyślaną strategią, która powinna się sprawdzić. Apeluję o to, abyśmy w taki sposób spojrzeli na budowę dróg w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Pan wiceburmistrz Kępna, tak?

Zastępca burmistrza miasta i gminy Kępno Andrzej Tyra:

Panie ministrze, chciałbym zwrócić uwagę na dwie kwestie. Wracając do „tatusia i mamusi”. Kępno i Ostrów; Ostrów ma pół obwodnicy, która praktycznie nie funkcjonuje. I Kępno ma ślepy węzeł drogowy, z którego nie będzie można wjechać na istniejącą drogę S8. Biorąc pod uwagę wszystkie aspekty, o których mówił pan minister, a więc to co jest planowane, apelowałbym do pana, żeby uwzględnić pewne inwestycje, które już są w części wykonane, a które praktycznie nie mają racji bytu. I na nie też bym zwrócił uwagę. Zdaję sobie sprawę, że planowana jest budowa części obwodnic czy części odcinków dróg, ale zwróćmy uwagę na te aspekty, gdzie część infrastruktury już istnieje i będzie praktycznie pozbawiona możliwości korzystania z niej, będzie martwa. Dlatego też, panie ministrze, prośba o to, aby również ten aspekt brać pod uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie wojewodo, szanowni państwo burmistrzowie, starostowie, samorządowcy, szacowni goście, panie i panowie posłowie, to jest bardzo interesująca debata. I tak jak już wcześniej powiedział jeden

z parlamentarzystów, zresztą obecny minister, że nie często się zdarza, aby posiedzenie Komisji Infrastruktury było zadedykowane jednemu problemowi komunikacyjnemu. Takim problemem komunikacyjnym zapewne jest S11. Do końca nie zgodzę się z tym, że to jest tylko problem S11. To jest problem planowania, przygotowania wieloletniego planu realizacji inwestycji drogowych i to nie tylko w kolejnej perspektywie finansowania unijnego, ale w perspektywie kilkudziesięcioleci. To jest w tym wszystkim bardzo istotne. Kiedy słyszę pana ministra Jarmuziewicza, że my musimy podjąć decyzję, zastanawiam się: my, to znaczy kto? Oczywiście, rząd ma delegację absolutną, ale jaka delegacja poza tym uprawnia tych, którzy będą decydowali czy będzie to S7, S11, czy będzie to A2 od Siedlec do granicy z Białorusią, czy będzie to S19? I czy będzie Via Baltica? Jaka delegacja uprawnia tych, którzy o sobie mówią „my musimy podjąć decyzję?". Dlatego też uważam, że spotkanie jest niezmiernie ważne. Ono też powinno w jakim sensie inspirować parlamentarzystów. Ono powinno inspirować członków sejmowej Komisji Infrastruktury, aby nie tylko pełnić funkcje kontrolne, ale także żeby zmusić do refleksji tych, którzy podejmują decyzje o realizacji kolejnych inwestycji, do zastanowienia się, czy ich dane czy ich baza danych upoważnia do tego, aby z pełną odpowiedzialnością wobec pokoleń podjąć właściwą decyzję. Wobec tych pokoleń, o których tutaj dzisiaj mówiono, że mogą podlegać swoistemu wykluczeniu, wobec tych pokoleń, które być może zmienią miejsce zamieszkania ze względu na wykluczenie komunikacyjne konkretnych obszarów państwa.

Stąd też dzisiejsza dyskusja jest niezmiernie ważna. Ale dzisiejsza dyskusja powinna otworzyć szerszą debatę. Skutkiem tej debaty powinno być wypracowanie, jak powiedział jeden z panów i jest to ładne określenie, pewnej mapy drogowej na następne dziesięciolecia, mapa drogowa planów inwestycyjnych na następne dziesięciolecia. To, że S11 jest niezmiernie ważna z punktu widzenia Śląska, ale przede wszystkim terenów, przez które przebiega czyli Wielkopolski czy Ziemi Koszalińskiej, jest poza debatą, to jest poza dyskusją. Każdy z projektowanych szlaków komunikacyjnych, które będziemy wymieniali, będzie posiadał wiele atrybutów, będzie posiadał wiele argumentów na „tak". Broni się absolutnie, jak powiedziałem, droga S11. Tymczasem okazuje się, że spada ona na listę rezerwową. Odnoszę się do jednego z dokumentów, który ujrzał światło dzienne przed kilkoma dniami, a przecież to niezmiernie istotne połączenie komunikacyjne państwa. To jest „ściana wschodnia", jakby na to nie patrzeć.

Przepraszam, chwileczkę, proszę o chwilę cierpliwości.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę kontynuować.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze. Otóż, szanowni państwo, myślę, że powinniśmy doprowadzić do wysłuchania argumentów wszystkich tych, którzy oczekują na realizację inwestycji drogowych – autostrad, dróg szybkiego ruchu, dróg głównych, przebudowy lub budowy, takich jak S7. Ale na drogi czekają także Warmia, Mazury, Podkarpacie, Białostocczyzna, Podlasie. Praktycznie chodzi o wszystkie obszary państwa, które – niestety – z punktu widzenia planistów nie znajdują uznania, bo oto przed kilkoma dniami dziennik „Gazeta Prawna" opublikował projekt dokumentu rządowego „Plan budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2015–2020". I tam nie ma dróg, o których dzisiaj mówię. Przede wszystkim, proszę państwa, tam nie ma drogi S11. Pan minister mówi dzisiaj, że może, że zobaczymy, zdecydujemy…Panie ministrze. Proszę zdefiniować wstępne stanowisko rządu w tej sprawie. Jesteśmy ludźmi poważnymi, żądamy poważnej debaty na ten temat. Jeżeli pojawia się projekt dokumentu rządowego, wobec którego nie ma żadnego dementi, możemy zakładać, że jest to projekt bardzo poważnie brany pod uwagę. Uważam, że pan też powinien się do tego odnieść. Dlatego też, szanowni państwo, zwracam się w szczególności do członków sejmowej Komisji Infrastruktury. Dziękując gościom za obecność na dzisiejszym posiedzeniu, zwracam się do państwa, abyśmy znaleźli sposób i metodę, aby dzisiaj zmusić rząd do tego, aby były realizowane inwestycje drogowe ważne z punktu widzenia gospodarczego państwa, z punktu widzenia regionów. Chciałbym usłyszeć dlaczego drogę S19 ważną dla Lublina, ważną dla Lubelszczyzny, przerzuca się na listę rezerwową,

która świadczy o tym, że być może droga zostanie zrealizowana około 2020 roku, ale niekoniecznie. Jakie argumenty przemawiają za tym planem?

Jednocześnie zwracam się do państwa samorządowców. Zróbcie wszystko aby przekonać przede wszystkim polityków Platformy Obywatelskiej. I to nie jest próba upolitycznienia tej dyskusji. Odsyłam państwa do strony internetowej Platformy Obywatelskiej. Na tej stronie państwo macie plan budowy dróg krajowych i autostrad, także dróg ekspresowych, do 2020 roku. I w tym planie też nie ma drogi S11, szanowni państwo. Dlatego zróbcie wszystko, aby przekonać dzisiaj rządzących, aby ta trasa, aby droga S11, w pracach rządowych znalazła swoje miejsce. Mam nadzieję, że zrobimy wszytko co będzie w naszej mocy w odniesieniu także do innych szlaków komunikacyjnych. To jest podstawa do działania. Panie ministrze, proszę sprawdzić stronę internetową Platformy Obywatelskiej. Proszę w komputerze wpisać Google, albo wyszukiwarkę na stronie Program budowy dróg krajowych. Znajdzie tam pan, panie ministrze, plan, w którym nie ma drogi S11. Zresztą także nie ma innych dróg, na które liczyliśmy.

Stąd też jeszcze raz dziękuję za dyskusję. Mam nadzieję, że jest to początek debaty, która da nam nadzieję na to, że ci którzy o sobie mówią „musimy zdecydować", będą liczyli się z waszym głosem i z głosem tych, którzy przynoszą konkretne argumenty. Już dzisiaj nie będę mówił o przedsięwzięciach związanych z przygotowaniem budowy dróg ekspresowych, które pociągnęły za sobą wydatki rzędu kilkudziesięciu, a w sumie setek milionów złotych. Możemy dzisiaj powiedzieć, że były to pieniądze wyrzucone w błoto, a to w odniesieniu do kolejnych dróg ekspresowych, bo dezaktualizujące się dokumentacje techniczne przygotowane przed kilkoma laty, to są właśnie pieniądze wyrzucone w błoto. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście, reprezentanci strony rządowej, mam na myśli kierownictwo Generalnej Dyrekcji, przedstawicieli samorządów i administracji rządowej. Na początku mam jedną refleksję. Pan minister *de facto* zabrał głos w drugiej części posiedzenia Komisji Infrastruktury, wcześniej mieliśmy szereg wystąpień poszczególnych, ważnych przedstawicieli samorządów terytorialnych działających na osi przebiegu drogi ekspresowej S11 liczącej około 500 km, wystąpień z oczywistą, merytoryczną argumentacją. Pan minister w tym zakresie nie odniósł się w swojej wypowiedzi do jakiegokolwiek przykładu. Z drugiej strony, słuchając uważnie pana ministra, nie odnotowałem też jakiegokolwiek konkretu, który byłby, można powiedzieć, informacją rządu do realizacji zadań przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w perspektywie do 2020 roku. Odczytuję wypowiedź pana ministra w ten sposób, iż po pięciu latach nieprzerwanego pełnienia funkcji ministra, nie może pan nam jeszcze dzisiaj powiedzieć, co minister transportu rekomenduje ministrowi rozwoju regionalnego jeśli chodzi o etapowanie realizacji S11 do 2020 roku, czyli w najbliższej perspektywie programowej budżetu Unii Europejskiej, a przecież budżet ten trzeba związać ze środkami krajowymi.

Pan minister również nie przedstawił nam jakichś konkretnych przykładów, namacalnych działań z ostatnich lat, przebiegu inwestycji i ewentualnych korekt, przynajmniej od strony formalnoprawnej w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Może ewentualnie to uczyni generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Nie poinformował nas pan minister co ewentualnie rząd w ostatnim czasie przedsięwziął lub zlecił.

Dam przykład choćby z województwa śląskiego. Końcówka drogi krajowej S11 dochodzi do Bytomia. Przecież kilka lat temu w tej sprawie były formułowane wewnątrz Generalnej Dyrekcji wnioski w zakresie pewnej korekty przebiegu przyszłej S11 na terenie województwa śląskiego tak, aby skomunikować drogę z rozwiązaniami autostradowymi w województwie śląskim. Chodziło zwłaszcza o połączenie z jednym z węzłów autostrady A1.

Prosiłbym pana ministra czy przedstawiciela Generalnej Dyrekcji o odpowiedź na pytanie, czy podejmowane są prace programowe stwarzające później w sposób konkretny i przewidywalny warunki dla późniejszych realizacji inwestycji? Czy są takie

prace podejmowane, choćby poprzez korektę przebiegu sieci dróg krajowych, którą raz do roku ustala Rada Ministrów?

I ostatnie pytanie do pana ministra w postaci pewnego konkretnego przykładu. Czy przedstawiciele miast, których reprezentanci zabierali dzisiaj głos, mają wyjechać z dzisiejszego posiedzenia Komisji w poczuciu, iż nie będzie jakiegokolwiek konkretu dotyczącego etapowania realizacji drogi S11 do 2020 roku? Przecież dzisiejsze posiedzenie Komisji jest posiedzeniem zaplanowanym i wynikającym z wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktur. Z tego co pamiętam, zabierali głos przedstawiciele gminy Bobolice, Szczecinka, Koszalina, Ostrowa Wielkopolskiego, Kępna. Przepraszam, wymieniłem je oczywiście tylko przykładowo. Czy mówimy o horyzoncie 2025 czy 2030 roku? Bo tak odebrałem wypowiedź przedstawiciela jednego z samorządów. Jeśli sobie dobrze przypominam, chodziło o wypowiedź pana marszałka, który tak sytuował perspektywę czasową realizacji S11. Czy mówimy bardziej o horyzoncie 2030 roku, czy mówimy jeszcze o latach 2014–2020? Pan poseł Adamczyk przedstawił mapę, która jakby na to nie patrzyć, jest dokumentem, który należy uznać za prawdziwy. Czy pan minister może ewentualnie zaprzeczyć, że są przewidywane jakieś inne decyzje na poziomie Ministerstwa Transportu czy rządu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, wszyscy szanowni goście, drodzy samorządowcy, koleżanki i koledzy, najczęściej podczas posiedzeń Komisji obradujemy i dyskutujemy w myśl zasady – od ogółu do szczegółu. Mówimy o wielkich rzeczach, o generaliach. Natomiast dzisiaj zastosowaliśmy troszeczkę inną metodę. Rzymianie to nazywali *per pars pro toto,* a więc od szczegółu do ogółu. Okazuje się, że również z tej metody można wyciągnąć bardzo interesujące wnioski. Jeżeli przeanalizowaliśmy potrzeby komunikacyjne, które wiążą się z funkcjonowaniem drogi S11, to widzimy, że w ostatnich pięciu latach zostało wydane około 80 mld zł na modernizację dróg. Ile dokładnie, to nikt nie wie. Jak pan poseł Adamczyk o to pyta, to nie otrzymuje odpowiedzi, ale może przyjąć, że jest taka kwota. Jeśli jednak chodzi o osiągnięcie efektów spójności komunikacyjnej kraju, to efekty są daleko mniejsze niż poniesione nakłady. A przecież nie po to budujemy drogi, żeby je wybudować i żeby połączyć punkt A z punktem B, tylko żeby lepiej po Polsce się podróżowało, szybciej, żeby nie odwracać drogami naturalnych kierunków kulturowych, geograficznych; o tym też była tu mowa, bo do Poznania trudniej dojechać niż do Wrocławia, mimo że jakiś obszar, jakiś powiat był od wieków związany z Wielkopolską, jest Wielkopolską, jest częścią Wielkopolski.

Jest taki postulat. To co jest przed nami w nowej perspektywie, to sprawa spójności komunikacyjnej. To powinno być może najistotniejszą rzeczą, o którą powinniśmy zabiegać, wydając tak gigantyczne środki finansowe. A jakże często jest tak, że do wybudowanej autostrady trudno dojechać. Z wybudowanej autostrady trudno często też jest zjechać. Nie tworzymy systemu korytarzy komunikacyjnych, tylko budujemy drogi, budujemy autostrady. Ma to nawet swoje odbicie w budżecie państwa, w układzie zadaniowym, gdzie jeśli chodzi o budowę dróg są dwa parametry – ilość wybudowanych dróg i ilość dróg zmodernizowanych. Nawet w budżecie nie ma parametru spójności komunikacyjnej. W związku z tym tak krawiec kraje jak materii staje.

Druga istotna sprawa, o której trzeba mówić i być może uda się na nią pozyskać jakieś środki, otóż, proszę państwa, mamy dzisiaj w Polsce kilka tysięcy dysponentów dróg. Mamy drogi krajowe, drogi wojewódzkie i drogi gminne. To jest kilka tysięcy dysponentów dróg. Nie ma żadnego mechanizmu, który by doprowadzał do elementarnej choćby koordynacji przy budowie i modernizacji dróg.

Oczywiście samorządy powiedzą – nie wtrącajcie się nam, ale widzimy, że w pewnym momencie dochodzimy do ściany. Teraz właśnie jesteśmy w takim momencie. Samorządy wydają pieniądze – wojewódzkie, powiatowe, gminne. Każdy samorząd realizuje swoje plany i mówi o słusznych celach. A okazuje się, że jak nie ma porozumienia z Generalną Dyrekcją, nie ma porozumienia z sąsiadem, nie ma porozumienia z województwem,

to przestaje działać. Wydajemy ogromne pieniądze na drogi, a efekty tego są stanowczo za małe do poniesionych nakładów, a więc musi wreszcie być wypracowany jakiś element koordynacji budowy i modernizacji dróg.

Pytania do pana ministra. Panie ministrze, czy to nie jest tak? Pan bardzo uchyla się, mówię do pana ministra Jarmuziewicza, od konkretów i ja to w jakimś sensie rozumiem, bo rzeczywiście decyzje jeszcze nie zapadły, rząd jeszcze dyskutuje o tym, jakie drogi będą modernizowane, jakie drogi będą jeszcze budowane. Ale słyszałem o takim planie, że ma być to tak – więcej środków mają dostać samorządy, szczególnie wojewódzkie. Jednocześnie rząd powie tak – dobrze, dostaliście więcej środków, to radźcie sobie. Budujcie sobie obwodnice, budujcie sobie to wszystko, czego się od nas tak domagacie. Chciałem zapytać czy jest taki pomysł i czy dla państwa ewentualnie takie rozwiązanie nie było dzisiaj rozważane? I tym ważnym pytaniem zakończę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Najpierw pan poseł Walkowski, a później poprosimy panią prezes. Proszę.

Poseł Piotr Walkowski (PSL) – spoza składu Komisji:

Po wypowiedzi pana ministra powiem tak, panie przewodniczący, jeszcze mój panie ministrze, mój marszałku, mój wojewodo, mój starosto, moi przyjaciele samorządowcy, 11 lat pełniłem różne funkcje zarządcze lub kierownicze w Ostrowie Wielkopolskim, byłem wicestarostą i przewodniczący rady powiatu. W 2002 roku rozpoczęliśmy rozmowy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, później podpisaliśmy porozumienie o współpracy. Zaangażowaliśmy środki powiatowe. Co roku w budżecie powiatu było kilkaset tysięcy złotych na realizację zadań związanych z przygotowaniem terenów pod inwestycje drogowe. Zaangażowaliśmy własne środki, liczyliśmy na to, że się będziemy posuwać do przodu. Było już pięknie, było ładnie, był zgłoszony przetarg na drugą część obwodnicy. Po zmianie ustawy o ochronie środowiska zdążyliśmy poprawić wymagane uzgodnienia środowiskowe, ale okazało się, a był to rok 2008, że zamknęły się możliwości i wszystkie kwestie zostały wycofane. Teraz tak, pan marszałek powiedział, że nie możemy się załapać na program. Nie może być „ściany zachodniej", tak jak jest „ściana wschodnia". Cóż, jesteśmy za kreatywni, za przedsiębiorczy, za bardzo inspirujemy działania. I jest kwestia Wielkopolski. Jestem gościnnie, panie przewodniczący, na posiedzeniu tej Komisji. Na co dzień pracuję w innych komisjach, a więc również jestem tutaj gościem. Nie musząc być obecny na tym posiedzeniu, przyjechałem do Warszawy, żeby rozmawiać o tych sprawach. Najniższe bezrobocie w kraju – w Wielkopolsce. Biorąc pod uwagę krajowy produkt brutto – za dużo produkujemy. Kraj jest w kryzysie, tracimy miejsca pracy, przedsiębiorcy zagraniczni chętnie by weszli w okolice Piły z inwestycjami i nie tylko tam. Mówił o tym kolega poseł Szejnfeld. Dotyczy to praktycznie wszystkich wymienianych wcześniej miast. A my mówimy im „nie". I budujemy fabryki tam, gdzie jest o wiele mniejsze natężenie ruchu, budujemy tam gdzie nie ma rozwiniętych terenów. Najpierw je pobudujemy, a potem będziemy zmieniać mentalnie mieszkańców tamtych terenów, żeby nastawili się na przedsiębiorczość i wzięli sprawy w swoje ręce.

Mamy środki unijne na perspektywę lat 2014–2020 i gdzieś w czerwcu – lipcu będziemy wiedzieli, ile ich mamy; są pewne perturbacje. Okazuje się, że jesteśmy za dobrzy, aby załapać się na te środki, natomiast z drugiej strony jesteśmy za słabi, bo wypracowywane przez nas środki idą do budżetu centralnego na redystrybucję i do nas nie trafiają, bo jesteśmy za dobrzy.

Zastanawiam się teraz, bo pięknie mi się jechało do Warszawy od Konina. W Łodzi praktycznie wszystko rozkwita, to kwestia czterech lat urzędowania ministra, który był z Łodzi. Nasz minister z Wielkopolski był nim chyba troszeczkę za wcześnie, mówię o Marku Polu, bo wtedy nie było jeszcze środków. Jeżeli chodzi o Gdańsk, pięknie. Czytam o budowie nowego mostu przez Wisłę, bardzo mi się projekt podoba. Czytam o pięknej obwodnicy na kilkudziesięciu hektarach w kierunku wschodniej części Wisły. Olbrzymie środki będą zainwestowane. Podoba mi się bardzo, bo to są moje rodzinne strony, pomysł i praktycznie projekt budowy na południu S5 w Lubawce najdłuższego tunelu drogowego za 3 mln zł, przepraszam – 3 mld. Pomyliłem się, bo człowiek już czasem zapomina. Mówimy o 3 mld. Jaki będzie efekt budowy tunelu, oprócz tego, że otworzymy

najdłuższy tunel drogowy w kraju? Jakie na tej trasie jest natężenie ruchu samochodów i jakie są alternatywy przejazdu samochodem na południe? Bo nie tylko biegnie tamtędy S5, ale praktycznie są już przejazdy na Kłodzko. Czy jest aż tak duża potrzeba, aby w górzystym terenie po stronie czeskiej budować przejście graniczne?

Jeżeli my nie zadbamy o to, żeby mieć drogę S11 jako aortę dostarczającą podstawowego, życiodajnego płynu do wszystkich komórek ciała i w aorcie wielkopolskiej nie doprowadzimy do przeczyszczenia tego szlaku komunikacyjnego i nie będą nią mogły przepływać środki transportowe, przemieszczając towary i ludzi, to za chwilę, w perspektywie roku 2020, może się okazać, że nie będziemy rozmawiali o Wielkopolsce jako o jednym z najbardziej rozwiniętych regionów kraju. Jeżeli u nas wzrośnie bezrobocie, jeżeli spadnie przedsiębiorczość, to wtenczas praktycznie będzie tak, jak jest u nas z mentalnością w Polsce. Nie dąży się do równania do lepszego, który bardziej się starał, tylko jest to tradycyjne, przepraszam za określenie, ściąganie portek z tyłka Wielkopolan, bo jeszcze kawałek materiału jest potrzebne gdzie indziej. Nie rozumiem tego podejścia. Prosta kwestia, wybudowane autostrady i wokół nich obwodnice. Na to nie trzeba stosować rozwiązań wymagających dłuższych studiów, bo to jest najprostsze rozwiązanie. Natomiast nie bierze się pod uwagę aspektu gospodarczego. Za chwilę będziemy walczyli o to, żeby zachować zieloną wyspę, żeby w 2013 zachować PKB na poziomie 0,8. To wszystko będzie wpływało na rozwój naszego kraju. I co robimy? Robimy tak, że kurze znoszącej złote jajka nie damy ziarna, bo ma znosić jajka ze swojego ciała tracąc tkanki i energię. I nic jej nie dodamy.

Dlatego, panie ministrze, bardzo przepraszam, ale zawiodłem się dzisiaj na pana słowach. Dlatego powiedziałem „mój marszałku, mój wojewodo, jeszcze mój ministrze".

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałbym tylko powiedzieć dwa zdania, bo myślę, że dyskusję trzeba trochę sprowadzić na ziemię. Po pierwsze, uwaga dotycząca pojawiających się wypowiedzi związanych ze „ścianą wschodnią". Ja akurat jestem z Polski wschodniej, a nie ze „ściany wschodniej" i proszę, żeby tak mówić. To jest Polska wschodnia i Polska zachodnia; tak będzie lepiej. To po pierwsze.

Po drugie, myślę, że spotkaliśmy się po to, żeby na przykładzie drogi ekspresowej S11 rozmawiać o problemach gospodarczych regionów związanych z jej realizacją. Ta droga tak jest zapisana w dotychczasowych planach i tak też o niej dyskutujemy. To wiedzą wszyscy siedzący na sali, którzy są tym zainteresowani. Bardzo dziękuję za wszystkie wypowiedzi, także ze strony pana marszałka, pana wojewody, panów prezydentów, starostów, wójtów, jak również posłów opozycyjnych. Szczerze mówiąc, podobała mi się wypowiedź pana posła Szmita, który wskazał na pewne parametry, które powinniśmy brać pod uwagę przy wyborze i ustalaniu kolejności inwestycji. I to jest cenne. To jest trudna dyskusja, to jest pod adresem moich koleżanek i kolegów. Patrzy na mnie pan przewodniczący Adamczyk. Nie wszystko mi się podobało, o czym mówił pan przewodniczący Adamczyk. Powiem tak, zbudowanie takiego, nie wiem jak to nazwać, algorytmu czy nawet wyjście naszej Komisji z pomysłem i pokazanie panu ministrowi i rządowi oczywiście, jak my uważamy, że to powinno być zbudowane, jest naszą twórczą pracą, którą powinniśmy wykonać.

Wrócę do wypowiedzi pana posła ministra Polaczka, który – jak państwo dobrze słuchaliście – powiedział, że ustalenie tego jakie odcinki, jakie obwodnice, jakie drogi będą wykonywane, należy do Rady Ministrów. I tak będzie. Decyzja należy do Rady Ministrów, która bierze za to odpowiedzialność i weźmie za to odpowiedzialność, bo tak będzie. Natomiast kwestie mówiące jak to zrobić, żeby odpowiadało wszystkim elementom gospodarczym, pozostają otwarte. Z panem przewodniczącym Żmijanem moglibyśmy akurat podać X argumentów dotyczących tego co trzeba budować w obszarze Polski wschodniej, ale z tego powodu, że w taki sposób rozpoczęliśmy dyskusję o drodze S11, chcemy aby o tym podyskutować. Państwo macie większe doświadczenia, lepsze doświadczenia. Można mówić o S „trójce", można mówić o S11, można o każdej drodze tak mówić, o każdej. Wiemy o tym, że musimy którąś z nich wybrać, wiemy o tym, jak mówił pan marszałek, że trzeba uczciwie sobie powiedzieć, że coś teraz będzie robione,

coś będzie robione w roku 2015, a coś w 2025, bo tak będzie, bo wszystkiego na raz nie da się wybudować. Zapóźnienia są potężne i o tym doskonale wiemy. Przed nami wielu sobie z tym nie poradziło. My też wszystkiego nie zbudujemy.

Prosiłbym, żeby też tak nie dzielić Polski. Państwo mówicie tylko i wyłączne o tym, że coś się należy Wielkopolsce, a wtedy wszyscy się budzą i mówią, że Warmii też się należy, innej części Polski też się należy, a komuś innemu też się należy. Jeżeli Komisja ma się za to zabierać, a nie patrzyć na problem bardzo subiektywnie, musi zbudować obiektywne parametry, bo inaczej nic z tego nie wyjdzie.

Proszę bardzo, pani prezes.

Prezes Stowarzyszenia „Droga S11" Bożena Przewoźna:

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałabym zapytać, jakimi kryteriami kierowało się Ministerstwo Transportu opracowując program budowy dróg krajowych i autostrad na kolejne lata 2014–2020? Czy wśród kryteriów nie powinno się znaleźć natężenie ruchu, mapa natężenia ruchu opracowana przez Generalną Dyrekcje Dróg Krajowych i Autostrad? Przecież za logiczne przyjmuje się, że przy opracowywaniu planu powinno być brane pod uwagę, że tam gdzie jest największe natężenie ruchu, tam droga powinna być budowana w pierwszej kolejności. I kolejne kryterium. Czy wśród kryteriów wyboru nie powinny być brane pod uwagę dokumenty, które są już przygotowane, opracowane, żeby poniesione nakłady nie były nakładami straconymi? Żeby nie było tak, jak w przypadku Ostrowa Wielkopolskiego, o czym mówił prezydent miasta, pan Jarosław Urbaniak, żeby pewne prace już wykonane i sfinansowane nie musiały być wykonywane po raz kolejny. Chodzi o wycinkę drzew. W ten sposób podrażamy koszty budowy drogi, bo trzeba będzie drugi raz drzewa wycinać.

Jeszcze jedna sugestia, jeszcze jedno kryterium. Pani Mieczysława Brzoza, burmistrz Bobolic, deklarowała, że gmina nieodpłatnie przekaże grunty pod budowę układu drogowego. Czy to nie jest też bardzo ważne kryterium, które należałoby uszanować? Gdybyśmy kierowali się takimi kryteriami, to może program budowy dróg byłby dla wszystkich zrozumiały. Chciałabym powiedzieć, że tak jak powiedzieli pan marszałek i pan wojewoda, niech to będą nawet dalsze terminy, ale żebyśmy o tych terminach już wiedzieli, żebyśmy się do tego przygotowywali w naszych planach zagospodarowania przestrzennego. Przecież w rezerwie mamy wiele gruntów, ale nie wiemy co odpowiadać mieszkańcom, co mówić firmom, które chcą się rozbudowywać, które są właścicielami gruntów. Gdybyśmy wiedzieli kiedy to będzie, w jakim okresie czasu, to myślę, że potrafilibyśmy też podejmować decyzje w terenie, jakie drogi lokalne przygotowywać do budowy po to, żeby spięły się z budową nowego układu komunikacyjnego.

Czy możemy liczyć na to, że kryteria, którymi kierowano się przy budowie programu dróg krajowych, będą znane wszystkim, będą kryteriami czytelnymi, aby każdy się pogodził z tym, że jego kolejka jest za 10, 15, 20 lat? Ale nich on wie z całą mocą, że tak się stało w wyniku podjętych decyzji przy tak określonych kryteriach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie prezydencie.

Prezydent miasta Koszalina Piotr Jedliński:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałem tylko nawiązać do stanowiska wyrażonego przez pana ministra Gawłowskiego i pana marszałka. Wydaje mi się, że jeśli chodzi o S11, powinniśmy określić wąskie gardła, które powodują to, że Pomorze Zachodnie jest regionem wykluczonym komunikacyjnie. To z jednej strony. A z drugiej strony chciałbym odpowiedzieć przedsiębiorcom z Pomorza, którzy do Katowic, czyli na koniec drogi S11, jeżdżą po prostu przez Niemcy. Nie chciałbym, żeby w naszym regionie na pytanie „Gdzie spędziłeś weekend?", odpowiedź brzmiała „W stolicy". Naprawdę nie chodzi o Warszawę. Dzisiaj do Warszawy jechaliśmy, co prawda w trudnych warunkach, ponad osiem godzin.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że w tym momencie nie ma już więcej zgłoszeń. Z tej racji, że wcześniej spotkaliśmy się w Ostrowie Wielkopolskim, z tamtego też terenu pochodzi

pan Józef, o którym dzisiaj mówiliśmy, nasz przewodniczący, poproszę go o podsumowanie dyskusji. Proszę bardzo, panie Józefie.

Poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, myślę, że Stowarzyszenie, które powołaliśmy w 2006 roku, osiąga swój cel, ponieważ zaczynamy mówić wspólnie jednym językiem. Dzisiejsza debata dotyczyła problemów związanych z drogą S11 od Kołobrzegu i Koszalina aż do granic Wielkopolski. Nie zabrali w niej głosu przedstawiciele województw opolskiego i śląskiego, ale o tej drodze mówiliśmy cały czas.

To coście państwo powiedzieli jest istotne dla Komisji Infrastruktury. Na przykładzie „jedenastki", łączącej centrum górnictwa z północno-zachodnią częścią kraju, podniesione zostały problemy ważne dla wszystkich. S11 to droga jakże ważna nie tylko dla województw, o których mówiłem, ale ważna strategicznie dla Polski, ważna również dlatego, że większość z nas chciałaby bezpiecznie i w krótkim czasie dojeżdżać nad nasze morze.

Dziękuję wam wszystkim za to, że wykazaliście wielką aktywność. Przedłożyliście materiały, o których zapewne Generalna Dyrekcja wiedziała i pewnie wie, bo przecież nadzoruje całą sprawę, ale myślę, że minister Nowak i minister Jarmuziewicz przy pracach rządu będą musieli pochylić się nad wnioskami, które dzisiaj padły. Wyrażam przekonanie, że Komisja Infrastruktury przygotuje dezyderat na najbliższe posiedzenie Komisji, który zostanie następnie przekazany panu ministrowi Nowakowi, ale wyrażam również przekonanie, że Generalna Dyrekcja, myślę że na polecenie pana ministra, opracuje mapę kraju, mapę prowadzonych inwestycji drogowych – wykonanych, prowadzonych i tych, które zamierzamy zrobić. Wyrażam również przekonanie, że słowa, które padły na posiedzeniu Komisji są niezmiernie ważne, że na posiedzeniu Komisji warto się zastanowić czy rzeczywiście budować całe ciągi komunikacyjne, czy preferować bezpieczeństwo ludzi poruszających się po drogach, bo wiemy, że na autostradach jest najmniej wypadków, najmniej też wypadków śmiertelnych, a na dzień dzisiejszy wpuszczamy wszystkie drogi szybkiego ruchu do jakże dużych miast.

Przeliczyłem, mówimy, że autostrada nr 11 o długości 670 kilometrów kosztowałaby około 20 mld zł. Nie chcemy tyle, ale przynajmniej 5 mld zł wystarczyłoby nam, żebyśmy wybudowali obwodnice. Kwota 5 mld zł to jest jedna czwarta kwoty 20 mld, ale to środki niezbędne dla poprawy jakości najgorszych dzisiaj odcinków drogi S11, najbardziej niebezpiecznych dla społeczeństwa. Do miejscowości posiadających takie właśnie odcinki drogi S11 należą Kołobrzeg, Koszalin, Szczecin, Piła, Ujście, Oborniki, Jarocin, Ostrów Wielkopolski, Kępno i dalej miejscowości w województwie opolskim i śląskim. Ale przede wszystkim takim niebezpiecznym miejsce są Bobolice. Przecież nie jest to aż tak wielka inwestycja, ale inwestycja poprawiająca płynność ruchu, tylko płynność ruchu. Myślę, że Generalną Dyrekcję stać jest na wybudowanie w Bobolicach dwóch rond.

O jeszcze jedno chciałbym zaapelować do samorządowców, żebyście rzeczywiście zabiegali o to, że jak będą podpisywane kontrakty terytorialnie, żeby w nich znalazły się zapisy o poprawie bezpieczeństwa na drodze nr 11, a poprawa bezpieczeństwa, to budowa obwodnic.

Z jednej strony chciałbym obiecać państwu, że przygotujemy dezyderat w tej sprawie do rządu. I druga rzecz, że minister wspólnie ze swoimi współpracownikami opracuje mapę drogową inwestycji prowadzonych i inwestycji przewidywanych. Myślę, że Komisja Infrastruktury powinna zapoznać się z kryteriami takiego a nie innego wyboru zadań przeznaczonych na sześciolatkę. A tak już mówiąc między nami, jeżeli byśmy wzięli chociażby 5 mld, to w przedziale sześciu – ośmiu lat to jest niecały 1 mld zł. To nie są duże pieniądze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeżeli ze strony państwa, mówię teraz do pań i panów posłów, jest akceptacja, to byłby przyjęty przez Komisję dezyderat dotyczący nie tyle konieczności budowy drogi S11, ale również parametrów, które powinny być uwzględnione przy wyborze konkretnych inwestycji w Polsce. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu.

Proponuję, żeby treść dezyderatu przygotował przewodniczący podkomisji stałej, pan poseł Szmit, pan przewodniczący Racki i pan przewodniczący Żmijan. Przecież wiadomo, że projekt zostanie napisany, bo jak wszyscy będą go przygotowywać, to będzie z tym problem. Jeżeli nie ma sprzeciwu ze strony wymienionych przeze mnie panów posłów, to rozumiem, że jest ich akceptacja. I taki zespół przygotuje dezyderat, im szybciej tym oczywiście lepiej. W tym tygodniu mamy kilka posiedzeń Komisji, tak że może to być nawet w tym tygodniu.

Szanowni państwo. Wszystkim państwu naprawdę bardzo serdecznie dziękuję za udział i też za wysiłek. Myślę, że tak jak powiedzieli niektórzy z koleżanek i kolegów, warto wyjeżdżać w teren, oglądać co tam się dzieje i przenosić to również na posiedzenie Komisji.

Dziękuję bardzo. Wszystkiego najlepszego.